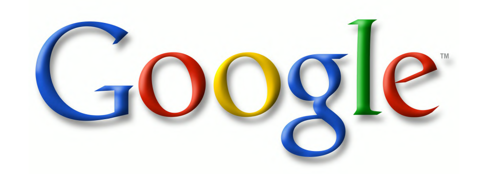
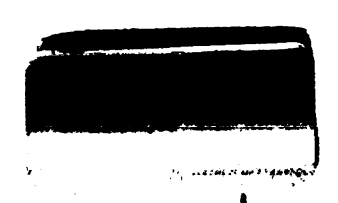
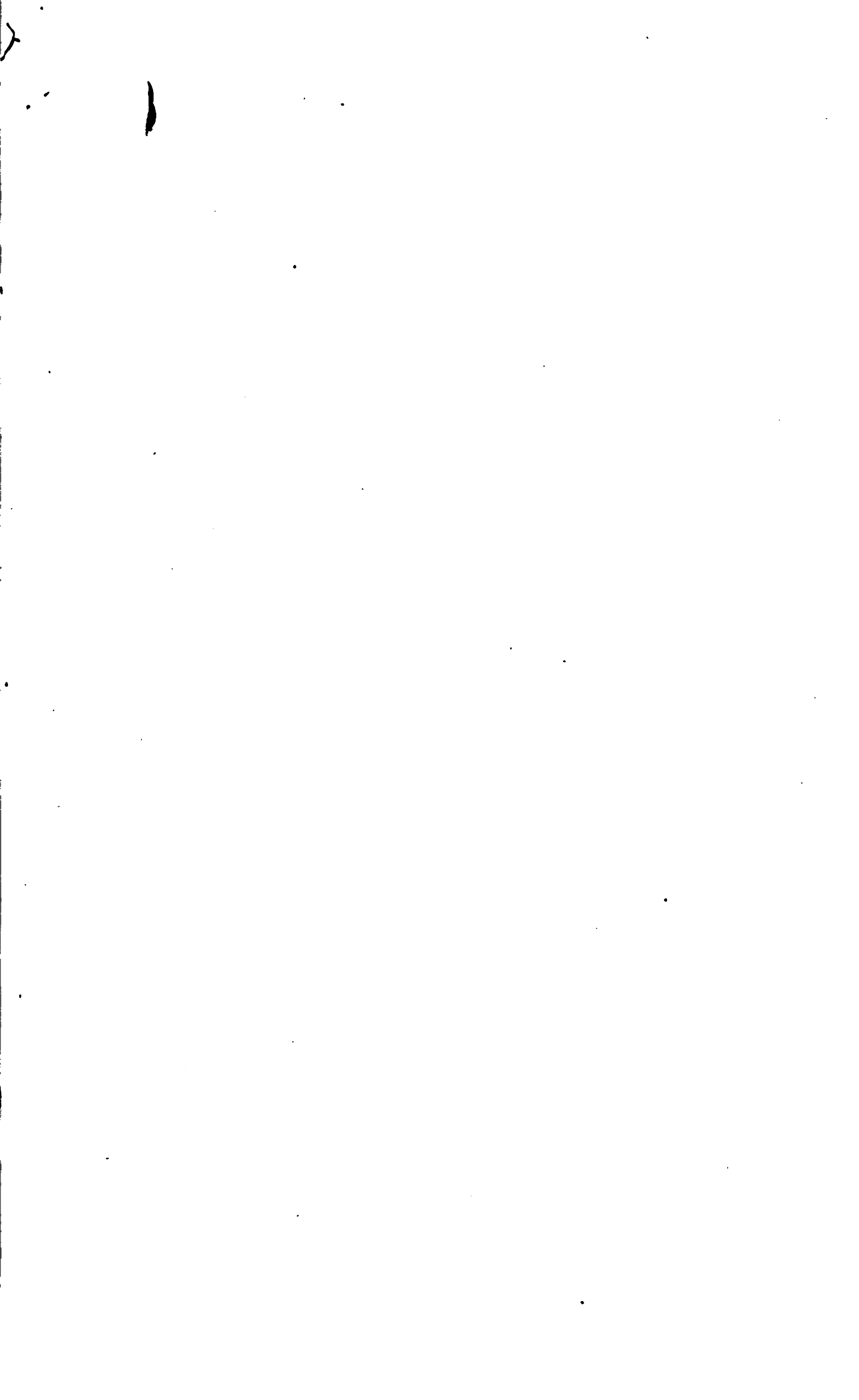
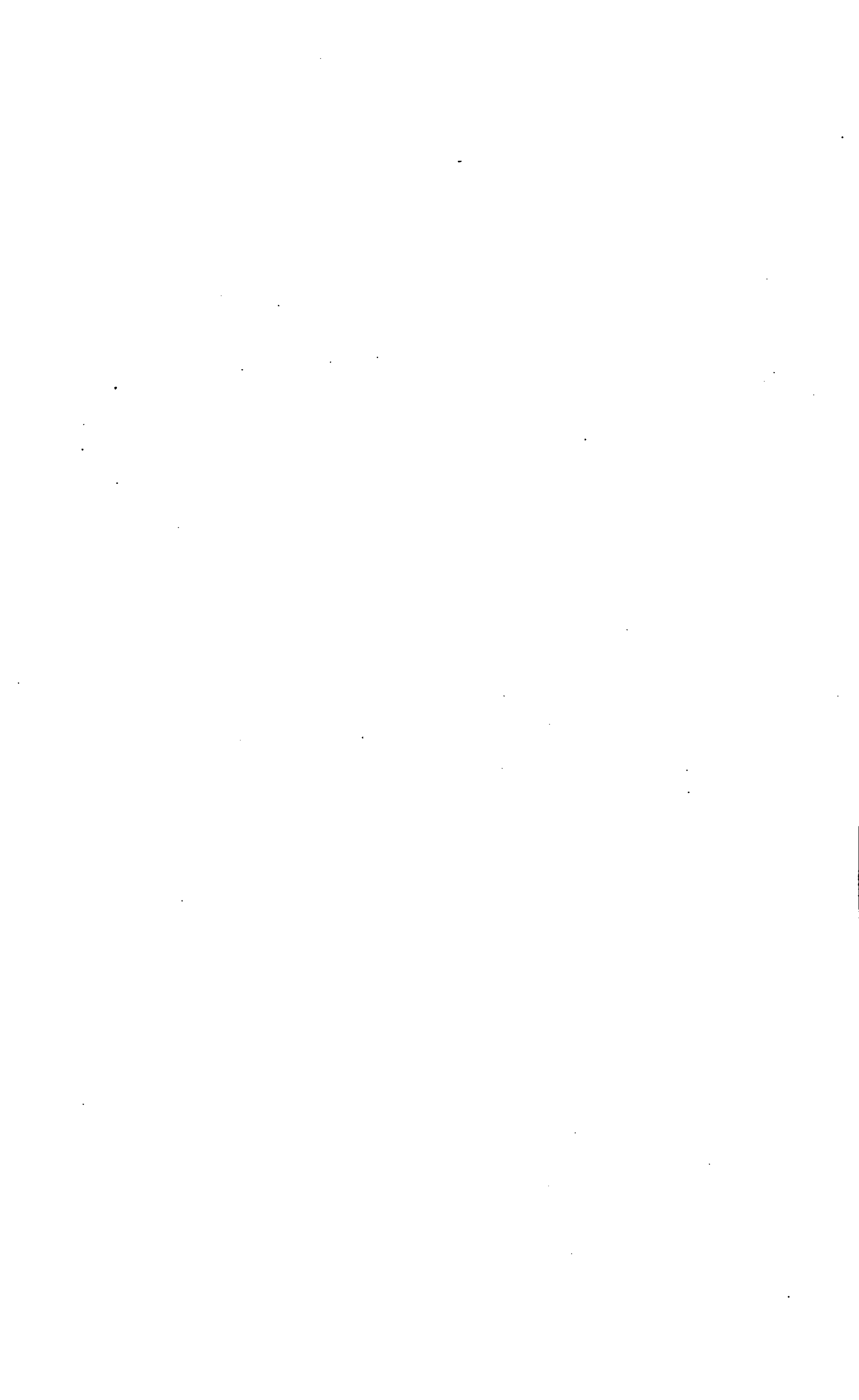



UC-NRLF
$B 99 571







Geschichte der Eisenbahnen

in

Elsass-Lothringen.

GESCHICHTE

DER

EISENBAHNEN IN ELSASS-LOTHRINGEN

UND IHRES

TRANSPORT-VERKEHRES

VON

OTTO FÖHLINGER.



STRASSBURG
J. H. ED. HEITZ (HEITZ & MÜNDEL)
1897.

VORWORT.

Wenn der Verfasser mit der vorliegenden Schrift an die Oeffentlichkeit tritt, erfüllt er zunächst eine Pflicht der Pietät gegen alte, liebgewonnene Freunde, die er aus jahrzehntelanger Verborgenheit und Vergessenheit befreit. Dieselben erzählten ihm manche Geschichte von dem Wirken und Schaffen der Männer, die einst an der Wiege der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen gestanden und mit prophetischem Munde die Grossthaten des jungen Verkehrs-Riesen vorausgesagt hatten.

Ueber ein halbes Jahrhundert ist inzwischen in's Land gezogen! Zwei grosse Völker haben hier in friedlicher Thätigkeit ein Werk vollenden helfen, welches das Volkswohl in hervorragendem Masse zu fördern bestimmt war. Aber auch Jahre des Kampfes sind über die eisernen Schienen dahingezogen, da der Mensch zerstörte, was er einst mühsam erbaut hatte, und da er das Element der Wohlfahrt umwandelte in eine mächtige Waffe gegen seinen Bruder.

Indessen hat der junge Riese ringsum alle Lande sich dienstbar gemacht, und über die glatten Schienenstrassen von Elsass-Lothringen bewegt sich heute der Weltverkehr. Schon vor einem Jahrtausend war derselbe an der «Strassburg» vorüber, den Rhein, diese alte Kulturstrasse, hinauf und hinunter gezogen

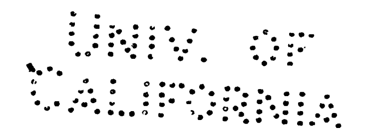
und hatte aus dem Frankenlande, aus England und Belgien den Weg durch das Elsass nach den Donauländern und dem Morgenlande aufgesucht. Und dieses Land des Handels, des Gewerbefleisses und des Verkehres «par excellence», nimmt es nicht das Interesse der weitesten Kreise in ganz Deutschland fast mehr als jedes andere in Anspruch?

Möge die vorliegende Schrift berufenen Kräften Anlass geben, die reichen Quellen über die Verkehrsgeschichte dieses Landes, welche gleich ungehobenen Schätzen in den Archiven und Bibliotheken zerstreut sich vorfinden, weiter zu durchforschen! Bietet doch gerade dieser Zweig der menschlichen Kulturentwickelungsgeschichte noch ein weites Feld zur Ausbeute.

Strassburg i. Els., im Mai 1897.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichnis.



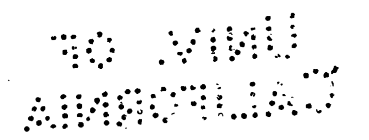
I. KAPITEL.

Von 1831 bis 1842.

Die ersten Eisenbahnen des Elsass.

Das Fest zu Mülhausen.

An den Tagen des 19. und 20. September 1841 wurde in Mülhausen und Strassburg kein Name höher gefeiert als der des grossen Fabrikanten Nikolaus Köchlin. Er wurde zum Gegenstande begeisterter Kundgebungen von vielen Tausenden, welche zu den Einweihungsfeierlichkeiten der von ihm erbauten Strassburg-Baseler Eisenbahn erschienen waren. Die Eröffnung derselben war ein bedeutendes Ereignis für das ganze Elsass, denn die Strecke Strassburg-St. Ludwig war nicht nur die erste grosse Bahn des Landes, sondern überhaupt die grösste aller bis dahin in Frankreich erbauten Eisenbahnlinien. «Ein grosses elsässisches Fest ist gefeiert worden,» schrieb der Courrier du Bas-Rhin vom 21. September 1841. «Die Tage des 19. und 20. September haben unsere bewunderungswürdige Eisenbahn würdig eingeweiht, dieses neue Element der Wohlfahrt, welches die edle Beharrlichkeit des Herrn Nikolaus Köchlin allen Elementen der Wohlfahrt beigefügt, die das Elsass schon besass. 134 Kilometer Eisenbahn sind jetzt zur Befahrung eröffnet, und das Elsass kann mit Stolz Frankreich diese erste grosse Bahn zeigen, die es durchschneidet und seine Bevölkerung vereinigt.»



Am 19. September, morgens 10 Minuten vor 7 Uhr, führte der aus 14 gedeckten und 10 offenen Waggons bestehende, reichgeschmückte Festzug, gezogen von den beiden Lokomotiven «La Sylphide» und «La France», die Festtheilnehmer, unter denen der französische Minister der öffentlichen Arbeiten, der Präfekt des Niederrheins und die Vertreter aller hohen Obrigkeiten sich befanden, von dem Bahnhofe in Königshofen nach Mülhausen. Nachdem der Zug an allen 22 Stationen gehalten und in Schlettstadt und Colmar weitere Vertreter der Behörden aufgenommen hatte, langte derselbe mit mehr als 400 Personen um halb 12 Uhr mittags in Mülhausen an, wo um 2 Uhr nachmittags die Festlichkeiten begannen. In dem Bankettsaale prangte in goldenen Lettern, weithin sichtbar, der Name Nikolaus Köchlins und seiner zwei Ingenieure Bazaine und Chaperon. Unter den zahlreichen Toasten, welche bei dem Bankette ausgebracht wurden, entsprachen hauptsächlich folgende dem allgemeinen Charakter des Festes: «Die Einigkeit der, an der Eisenbahn gelegenen, Städte des Elsass», feierte Karl Börsch, Mitglied des Strassburger Gemeinderates, «den Fortschritt des Menschengeistes» der Rektor der Strassburger Akademie, Cottard. Dieser reihte den Errungenschaften früherer Zeiten die Erfindung der Dampfmaschine und der Eisenbahn als hohes Ziel des unermüdlichen Menschengeistes an. « . . . . . Wertlose Lager eines Minerals waren den Armen als Brennstoff überlassen, der Mensch erforscht sie, untersucht sie . . . . . Das Gas kommt daraus hervor, und nun haben die Nächte ihre Sonne, die Schiffe fahren über die Meere ohne Segel und ohne Ruder; Wagen verschlingen den Raum ohne Pferde, und bringen die Völker einander näher, um sie in einer einzigen Familie zu vereinigen, unter der dreifachen Fahne der Arbeit, der Wohlfahrt und der Freiheit!» Der französische National-Oekonom und Staatsrat Michel Chevalier feierte «die schnelle Erbauung der europäischen Eisenbahnen.»

Die ersten Projekte.

Wenn wir nun das festliche Stimmungsbild verlassen, um den Gang der Ereignisse zu verfolgen, so müssen wir um 10 Jahre zurückgehen. Unter den Ländern, in welchen die grosse That Stephenson's am frühesten ihre

praktische Anwendung fand, nimmt Elsass-Lothringen, durch seine bedeutende industrielle und kommerzielle Thätigkeit dazu berufen, eine hervorragende Stelle ein. Die ersten Eisenbahn-Projekte reichen bis auf die Anfangszeiten des Bahnbaues auf dem europäischen Kontinente zurück. Bereits im Jahre 1831 wurde von einem Metzer Banquier, Worms, dem General-Direktor für Brücken- und Strassenbau in Frankreich ein Gesuch um Ermächtigung zur Anstellung von Untersuchungen über den Bau einer Eisenbahn von Metz nach Saarbrücken eingereicht. Als Hauptzweck der projektirten Linie war der Transport von Kohlen aus dem Saarbrücker Kohlenrevier nach Metz und den Häfen der Mosel und von da nach den reichen Erzgebieten Ost-Frankreichs angegeben. Es war in dem betr. Projekte darauf hingewiesen worden, dass die Bahn von Metz nach Saarbrücken auf den gesamten Personen- und Güter-Verkehr zwischen dem Norden und Osten, zwischen Belgien und Deutschland, Paris und Strassburg einen gewaltigen Einfluss ausüben würde, hinsichtlich der Raschheit, Billigkeit und Bequemlichkeit, welche die für das Verkehrsleben so wesentliche Ersparnis an Zeit, Geld und Mühe bedeutete. Das Kohlenbecken von Saarbrücken war zu jener Zeit vorzugsweise dazu bestimmt, den Nordosten Frankreichs, das Gebiet zwischen der Mosel bis Epinal, der Meuse bis Verdun, der Marne bis Saint-Dizier, der Vogesen bis nach Saint-Dié und das ganze zwischen Rhein und Vogesen gelegene Land mit Kohlen zu versorgen. Für die Nützlichkeit der projektirten Eisenbahn sprach hauptsächlich die zu jener Zeit sehr oft beklagte Unregelmässigkeit und Langsamkeit der Transport-Verhältnisse auf den Schiffahrtstrassen (es kamen Saar und Mosel in Betracht). Diese hatten seit längerer Zeit grosse Massen-Anhäufungen von Gütern in Metz, Pont-à-Mousson und in den Eisenwerken während der Dauer der Verkehrsstörungen verursacht. Das genannte Gesuch, ebenso das gleiche vom Jahre 1836, wurde jedoch abgewiesen.

Im Jahre 1838 war von einem Consortium grosser Geschäftsleute von Saarbrücken das Projekt einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim aufgestellt und im Anschlusse daran an die Banquiers und Geschäftsleute von Metz das Ansuchen gerichtet worden, ihrerseits für die Ausführung einer Linie von Metz nach Saarbrücken einzutreten. Die Vorbereitungsarbeiten waren auch wirklich in die Wege geleitet und der französischen Regierung

neue Vorschläge, von 2 Ingenieuren Flachat und Petiet ausgearbeitet, mit wesentlich derselben Motivirung wie die früheren, genauen Nutzberechnungen und einer Zusammenstellung der voraussichtlichen Baukosten unterbreitet worden. Letztere waren für eine eingleisige Bahn von 78,10 km. auf 13 700 000 frs. (d. h. pro km. = 175 110 frs.) veranschlagt worden, wovon $^1/_4$ auf Erdarbeiten, $^1/_4$ auf den Schienenweg, $^1/_5$ auf Materialbeschaffung, $^1/_9$ auf Kunstbauten und der Rest auf Verwaltungskosten und dgl. entfielen.

Ein zweites, für Elsass-Lothringen in Betracht zu ziehendes Projekt, dessen Ursprung auf das Jahr 1832 zurückgeht, war dasjenige der Herren J. S. Blum von den Minen bei Epinac. Dieses galt der Ausführung eines ebenso grossen, als für die damalige Zeit kühn erscheinenden Unternehmens, nämlich der Herstellung einer Eisenbahn von Le Havre nach Marseille und von Nantes nach Strassburg. Neben den für die allgemeine Nützlichkeit des gewaltigen Verbindungsmittels zwischen Ost- und West-, zwischen Nord- und Südfrankreich sprechenden Gründen war besonders die Wichtigkeit der von der Bahn berührten Kohlenbecken von Epinac, Creuzot, Saint-Etienne, Alais und Nantes, ferner die Bedeutung der Bahn im Interesse der Landes-Verteidigung hervorgehoben worden. Die erforderliche Bausumme wurde auf 200 000 000 frs. veranschlagt.

Ein anderes Projekt, welches bereits im Jahre 1834 von einem Mitgliede der «Société industrielle de Mulhouse» aufgestellt wurde, dürfte umsomehr das allgemeine Interesse beanspruchen, als seine Ausführung erst in der neuesten Zeit erfolgte. Es war das Projekt einer Eisenbahn von Saarbrücken über Saargemünd, Diemeringen, Ingweiler nach Strassburg. Dasselbe galt in erster Linie dem Transporte von Kohlen aus dem Saarkohlen-Gebiete nach Mülhausen. Die Kohlen-Transporte wurden damals bis Strassburg mittelst Landfuhren und von da bis Mülhausen durch den Rhein-Rhone-Kanal bewerkstelligt, so dass die Herstellung einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Strassburg, welche eine Länge von 130 km. haben sollte, eine wesentliche Herabminderung der Transport-Kosten bewirkt haben würde. Die Herstellungskosten wurden auf 17 000 000 frs., die jährlichen Einnahmen auf ca. 1 088 000 frs. veranschlagt, darunter 750 000 frs. für die Beförderung von Kohlen, 200 000 frs. für allgemeine

Güter und 130000 frs. für Personen. Nach genauen Erhebungen, welche die Mülhauser Handelskammer anstellte, betrug der Bedarf an Kohlen im Ober-Elsass für sämtliche industriellen Etablissements etwa 40000 Tonnen jährlich, ausser einer grossen Menge anderer Heizungsmaterialien. Von einer Gesellschaft Gross-Industrieller dem General-Direktor für Brücken- und Strassenbau im Jahre 1838 vorgelegt, wurde das Projekt zurückgewiesen und die Herstellung des Rhein-Marne-Kanals gefordert.

Die Bahn von Mülhausen nach Thann und Nikolaus Köchlin.

Bevor die zuerst erwähnten Projekte zur Ausführung kamen, erging aus dem Ober-Elsass, welches damals schon zu den bedeutendsten Industrie-Gebieten des europäischen Kontinentes zählte, die Anregung zum Bau einer Eisenbahn von Mülhausen, dem Centrum jenes Gebietes, nach dem ebenfalls industriellen Städtchen Thann. Verschiedene Gross-Industrielle, Mitglieder der «Société industrielle de Mulhouse», ersuchten im Jahre 1835 die französische Regierung um die Concession zum Bau der gen. Linie. Dieselbe wurde jedoch erst im Jahre 1837 der inzwischen constituirten «compagnie des chemins de fer de Mulhouse à Thann» ertheilt, deren Haupt der bereits mehrfach erwähnte Fabrikant Nikolaus Köchlin aus Mülhausen war.

Da der Name Köchlin nicht nur mit der Eisenbahn-Geschichte von Elsass-Lothringen, sondern noch mehr mit der Geschichte der Industrie von Mülhausen, namentlich der Baumwoll-Industrie, eng verknüpft ist, so dürfte es hier von Interesse sein, über diesen Gegenstand den französischen National-Oekonomen Michel Chevalier sprechen zu lassen. Derselbe sagt: «Im Jahre 1745 bemerkte ein Mülhauser Commis, namens Schmaltzer, auf einer Reise durch Bar-le-Duc die Industrie der Indiennes, der gedruckten Baumwollzeuge. Es waren Gewebe aus Indien, die man in Europa langsam und mit grossen Kosten druckte. Diese Industrie beschloss er in Mülhausen einzuführen. Samuel Köchlin lieferte die Kapitalien und der Maler Henri Dollfus sein Talent. Dies waren die Anfänge der Baumwoll-Industrie im Elsass, kleine Anfänge, wie diejenigen von Rom. Dies war auch der Ursprung der beiden Familien Köchlin und Dollfus, die ihre Einnahmen

ausserordentlich vermehrt haben, getreu den Traditionen ihrer Väter. Köchlin und Dollfus, diese beiden Namen sind überall in Mülhausen; man ist sicher, sie da zu finden, wo eine Industrie aufblüht; noch sicherer aber da, wo es sich um eine patriotische That, oder um ein Unternehmen von lokalem oder allgemeinem Interesse handelt. Die Indienne-Fabrik von Schmaltzer, Samuel Köchlin und Henri Dollfus hat eine Menge kleinerer geschaffen. Heute handelt es sich nicht nur um das Drucken der Stoffe; die aus Amerika oder Egypten eingeführte rohe Baumwolle wird gesponnen und gewebt und hernach gedruckt. Etwa 45 Millionen Kilogramm rohe Baumwolle führt ganz Frankreich jährlich ein, davon entfallen auf Ober-Elsass ungefähr 9 Millionen, d. i. der fünfte Teil vom ganzen Königreich. Noch mehr als durch die Menge zeichnet sich die Waare durch ihre Güte aus. Die feinsten Fäden, welche die französischen Spinnereien hervorbringen, kommen aus dem Elsass. Die im Ober-Elsass gedruckten Baumwoll-Gewebe finden nirgends mehr ihresgleichen. Ausgesuchter Geschmack im Muster, Glanz und Feinheit der Farben, Dauerhaftigkeit derselben und Güte der Gewebe sind in hohem Masse vereinigt; hierzu kommt die Billigkeit, denn diese prächtigen Stoffe sind auf allen Börsen vertreten, und jeden Tag sinken die Preise. Die Baumwoll-Industrie konzentrirt sich auf einen kleinen Raum zwischen Mülhausen und Logelbach, bei Colmar und in den vier Seitenthälern der Vogesen, in demjenigen von Rappoltsweiler, dem von Münster, von Gebweiler und von Thann oder St. Amarin, wo die industriereiche Stadt Thann zahlreiche Werke besitzt, und wo im Hintergrunde die grosse Fabrik von Wesserling sich erhebt, deren Nebengebäude den Raum einer Stadt füllen.» Von anderen Industriezweigen führt Chevalier die Fabrikation von Wolle, Seide, Leinen und hauptsächlich von Dampfmaschinen an, welch' letztere nirgends besser als in Mülhausen und Umgebung hergestellt würden. Die Firma Köchlin war es auch, welche Frankreich die ersten Lokomotiven vaterländischer Arbeit lieferte, während bisher alle in Frankreich vorhandenen Lokomotiven in England hergestellt worden waren. Die im Jahre 1825 begründete «Société industrielle de Mulhouse» trug wesentlich zur Hebung und Förderung der Industrie des Ober-Elsass bei.

Die ersten, von der französischen Regierung genehmigten Untersuchungsarbeiten für die Strecke Mülhausen-

Thann wurden durch Entscheidung des General-Direktors für Brücken- und Strassenbau vom 30. Mai 1836 eingeleitet und durch den Ingenieur des Kreises Altkirch, M. Bazaine, geführt, denselben, welcher die Strecke Mülhausen-Thann, und in Gemeinschaft mit dem Ingenieur Chaperon die Strecke Strassburg-Basel erbaut hat. Im Dezember 1836 wurde das Vorprojekt der Bahn durch Nikolaus Köchlin dem Präfekten des Ober-Elsass eingereicht und von Letzterem gemäss Artikel 3 des Gesetzes vom 7. Juli 1833 eine Enquête-Kommission mit der Feststellung der Einzelheiten des Projektes betraut. In der Präfektur des Departements, ferner in den Unter-Präfekturen von Altkirch und Belfort waren gleichzeitig öffentliche Register aufgelegt worden, in welche die Einwohner der betr. Gebietstheile ihre Ansichten und Beschwerden eintragen sollten. Die im Kreise Altkirch erhobene Opposition gegen das Projekt brachte zum Ausdrucke, dass dasselbe eine Privat-Spekulation sei, welche keinerlei Vortheil für das öffentliche Interesse verbürge. Die zwischen Mülhausen und Thann bereits vorhandenen leichten und bequemen Verbindungen liessen eine neue überflüssig erscheinen, zumal ja durch eine solche keine neuen Absatzgebiete geschaffen, dagegen viele den derzeitigen Verhältnissen entsprechenden Einrichtungen zu Grunde gerichtet würden. Im Kreise Belfort beschwerten sich verschiedene Besitzer von Waldungen, welche von der geplanten Eisenbahn durchschnitten werden sollten. Dieselben befürchteten eine Verminderung des Wertes ihrer Besitzungen. Günstig sprachen sich die Stadt Colmar, der Munizipalrath von Dornach, Mülhausen und die Handelskammer daselbst aus. Nach Prüfung der Einzelheiten des Projektes und der erhobenen Beschwerden erkannte die Enquête-Kommission, dass die geplante Eisenbahn alle Eigenschaften einer allgemein nützlichen Einrichtung vereinige, da sie sowohl für die Industrie als auch durch die bedeutende Herabminderung der Preise für Brennmaterialien jeder Art für die ärmeren Klassen einen Vortheil verbürge. Dieser würde an Bedeutung gewinnen, sobald die geplante Bahn von Saarbrücken nach Strassburg fertiggestellt wäre. Es wurde noch besonders betont, dass die projektirte Eisenbahn die Beziehungen zwischen Mülhausen und den Industrie-Orten der Vogesen vermehren und in Verbindung mit der Schiffahrt auf dem Rhein-Rhone-Kanal die Entwickelung und den Wohlstand des Landes fördern würde.

Ferner sei dadurch der Anstoss zur Schaffung neuer Eisenbahnverbindungen im Elsass gegeben.

Die Strecke Mülhausen-Thann sollte eine Länge von ca. 20 km. haben und über Dornach, Lutterbach, Sennheim nach ihrem Endpunkte sich hinziehen. Die Einwohnerzahl von Mülhausen betrug damals etwa 25 000, von Thann etwa 5 000. Mülhausen bezog seine Waaren, meistens Baumwolle, von Marseille durch Rhone, Saone, Rhein-Rhone-Kanal und von Le Havre und vertheilte sie in den zahlreichen Thälern der Vogesen. Thann übertraf durch seine Ausdehnung, seine Industrie und seinen Reichthum alle übrigen Städte mit Ausnahme von Mülhausen.

Der vom Handelsminister der französischen Deputirten-Kammer vorgelegte Gesetz-Entwurf wurde in der Sitzung vom 24. Juni 1837 mit 218 gegen 22 Stimmen angenommen und demgemäss durch Gesetz vom 17. Juli desselben Jahres dem Herrn Nikolaus Köchlin die Concession ertheilt, die projektirte Bahn von Mülhausen nach Thann auf seine Kosten, Gefahr und Risiko zu erbauen. Die Concessions-Dauer war auf 99 Jahre festgesetzt. Alle besonderen Bedingungen wurden in einem von dem Concessionär anerkannten Lastenhefte niedergelegt. Dasselbe bestimmte, dass die zum Zwecke der Sicherheits-Polizei, der Benützung und Unterhaltung der Bahn nötigen Bestimmungen in besonderen öffentlichen Verwaltungs-Reglements nach Anhörung des Concessionärs aufgenommen würden. Die Strecke sollte innerhalb 3 Jahren fertiggestellt und eingleisig mit einer Spurweite von 1,44 m. erbaut werden. Die Tarifsätze waren im Allgemeinen folgende: (Die Regierung beschränkte sich auf Festsetzung von Maximalsätzen.)

Für Personen, pro Kopf und km., in gedeckten Wagen frs. 0,08

Für Personen, pro Kopf und km., in offenen Wagen frs. 0,06

Für Tiere, je nach Gattung, pro Stück und km. frs. 0,10 — frs. 0,04 und frs. 0,03

Die Güter wurden klassifizirt, und zwar

1. Klasse: Kalk und Gips, Bruchsteine, Mühlsteine, Sand, Thon, Ziegel, Schiefer, Düngermittel, Pflaster- und Bausteine jeder Art u. dgl. m.
pro Tonne und km. zu frs. 0,15

2. Klasse: Getreide, Mehl, Erze, Koks, Holzkohlen,

Brennholz, Bretter, Marmor, Roheisen, Eisen in Barren, Kolonialwaaren pro Tonne u. km. zu frs. 0,16

3\. Klasse: Gusseisen, bearbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere Metalle, Wein, Spirituosen, Oele, Wolle und Baumwolle, Farbhölzer, Zucker, Kaffee, Drogeriewaaren u. dgl.
pro Tonne und km. zu frs. 0,17

Für Kohlen war ein besonderer ermässigter Satz gewährt worden pro Tonne und km. zu frs. 0,12.

Auf Grund der Concessions-Ertheilung bildete sich alsbald eine Aktien-Gesellschaft, deren Haupt und einzig verantwortliches Mitglied mit dem Titel eines Administrateur-gérant der Fabrikant Nikolaus Köchlin war. Der Gesellschaftsfonds wurde auf 2600000 frs., bestehend aus 5200 Aktien von je 500 frs., festgesetzt, davon stellten 2500000 frs. die Einlage und die Verpflichtungen des Herrn Nikolaus Köchlin dar, 100000 frs. waren für unvorhergesehene Ausgaben bestimmt.

Die Arbeiten wurden im April 1838 begonnen und derart gefördert, dass die ganze Strecke Mülhausen-Thann am 1. September 1839 dem Betriebe übergeben werden konnte. Die Kosten hatten 2805000 frs. betragen. Der erzte Zug legte die ca. 20 km. lange Strecke in 25 Minuten zurück, also mit einer Geschwindigkeit von 800 Metern in der Minute, oder 48 km. in der Stunde, während die, durch die Neigung der Bahn begünstigte Rückfahrt in 15 Minuten, d. h. mit einer Geschwindigkeit von 79 km. pro Stunde erfolgte.

Vor Eröffnung der Bahn hatte man auf einen Personen-Verkehr von etwa 100 bis höchstens 150 Reisenden pro Tag gerechnet, während die Betriebs-Resultate sich in Wirklichkeit, wie folgt stellten:

Vom 1. Januar bis Ende Juni 1840 wurden im Ganzen befördert ca. 100000 Reisende, d. h. pro Tag durchschnittlich 5—6 Hundert. Sehr bemerkenswert ist, dass es gerade die minderbemittelten Klassen waren, welche die Eisenbahn am meisten benützten. Der Güter-Verkehr wurde erst am 1. Juli des Jahres 1840 eröffnet und brachte in der ersten Zeit noch nicht den zehnten Theil der Gesamt-Einnahmen. Es ist bekannt, dass auf den ersten Bahnen der Güter-Verkehr fast immer hinter dem Personen-Verkehr zurückgeblieben ist. Der Grund dafür liegt in der natürlichen Langsamkeit, mit welcher sich

die Veränderung altgewohnter Verhältnisse immer vollzieht. Alte bewährte Verbindungen, die vor Einführung der Eisenbahn bestanden, hemmten den Uebergang der Güterbewegung auf das neue Transportmittel, dem man zunächst noch wenig Zutrauen entgegenbrachte. Hierzu kommt, dass Bahnen von nur kurzer Ausdehnung und ohne durchgehende Verbindungen auch noch nicht jene Vortheile zu bieten vermochten, welche erst durch die Anschlüsse an benachbarte Gebietstheile hervorgerufen wurden. Ausserdem bestanden in der ersten Zeit vielfach noch Verträge mit den verschiedenen Transport-Unternehmern, die man nicht so leicht lösen konnte. Viel schneller dagegen vollzog sich der Uebergang des Personen-Verkehrs auf die Eisenbahn. Den Reisenden kam die Geschwindigkeit, mit welcher die Bewegung der Lokomotivzüge von statten ging, vom ersten Tage an zugute, zunächst, weil die Motive zum Reisen überhaupt viel zahlreicher sind als die der Güter-Transporte, dann aber auch, weil man durch Eilwagen u. s. w. schon a priori an gewisse Ansprüche hinsichtlich der Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Beförderung gewöhnt war, während man andererseits von dem Grundsatze ausging, dass bei der Güterbewegung Verspätungen und Unregelmässigkeiten weder für den Versender noch für den Empfänger irgend welchen Nachtheil brächten. Die Bahnen von lokalem Interesse weisen auch heute noch den regsten Personen-Verkehr auf, wie der Sozial-Politiker Riehl schon bemerkt, «der Lokal-Verkehr füllt die Personenwagen.»

Die Bahn von Strassburg nach Basel.

Noch bevor Köchlin Concessionär der Mülhausen-Thanner Eisenbahn gewesen war, beschäftigte er sich bereits mit den Voruntersuchungen für das Projekt einer Eisenbahn von Strassburg nach Basel und ersuchte im Oktober des Jahres 1837 um die Concession für diese Strecke. Im selben Jahre noch wurde auf Grund des bereits erwähnten Gesetzes vom 7. Juli 1833 eine Enquête-Kommission ernannt, welche sich mit den Einzelheiten des Projektes befasste und angesichts der zahlreichen Reklamationen gegen dasselbe besonders folgende Punkte für die Nützlichkeit des Unternehmens geltend machte: Der Handel und die Industrie des Elsass würden

durch die projektirte Bahn von Strassburg nach Mülhausen und Basel einen neuen Aufschwung nehmen und neue Mittel zur Entwickelung und zum Aufblühen gewinnen, namentlich im Hinblick auf die zu erwartende Verlängerung der Bahn über Basel hinaus nach der Schweiz und Ober-Italien und über Strassburg nach Mannheim, Mainz, Köln und Anvers. Sie sollte ferner eine Abzweigung der grossen von Paris ausgehenden Bahn nach Strassburg und Süddeutschland bilden. (Die Voruntersuchungen zu letzterer waren auch bereits von der französischen Regierung in die Wege geleitet worden.) Die zahlreichen Beschwerden der interessirten Bevölkerung des Elsass brachten zum Ausdrucke, dass der Ackerbau notleiden, der Boden und die Produkte entwertet, viele Industrien auf dem Lande vernichtet würden; dass ferner das ganze Unternehmen eher eine Börsen-Spekulation als eine Sache des öffentlichen Nutzens sei, dass beträchtliche Kapitalien durch dasselbe verschlungen, andere eher vermindert als vermehrt würden.

Hiergegen wurde Folgendes zur Entkräftung angeführt: Das Terrain, welches durch die Anlage der Eisenbahn für den Ackerbau verloren ginge, sei sehr gering, da es im Kreise Schlettstadt, welches hauptsächlich in Betracht gezogen war, etwa im Verhältnisse von 60 zu 118000 Hektar stehe. Dagegen sei die Bahn für das betr. Gebiet von grossem Nutzen, da in demselben die Produktion die Konsumtion bei weitem überwiege und der Haupt-Reichthum in dem Exporte von Getreide, Rübsamen, Hanf, Lein u. dgl. mehr bestehe. Bis dahin konnte der Export sich nur auf einen beschränkten Kreis erstrecken, da die Transport-Kosten für grössere Entfernungen die Preise der Produkte selbst überstiegen. Strassburg, Colmar, Schlettstadt und die Ortschaften der Umgebung waren die einzigen Märkte, auf welche der Produzent seine Waaren bringen konnte, doch hier fand er starke Konkurrenz durch das Vorhandensein der gleichen Produkte in grosser Menge. Die Eisenbahn dagegen gestattete durch die Schnelligkeit ihrer Beförderungsweise und die Billigkeit der Fracht den Transport der Bodenerzeugnisse nach ferneren Gegenden und eröffnete dadurch neue Absatzgebiete: z. B. Mülhausen, Basel, und wenn die geplante Verbindung zwischen Basel und Zürich fertiggestellt sein würde, einen grossen Theil der Schweiz. Auf der Eisenbahn konnte der Bewohner von Erstein schneller und billiger nach Mülhausen

und Basel als vorher nach Strassburg gelangen. Ersparnis an Zeit, Verminderung der Frachtkosten, Vermehrung der Absatzgebiete für die Handels-Produkte waren die grossen Vortheile und Wohlthaten der Eisenbahn. Dafür, dass die Pferde, wie besonders betont wurde, ausser Thätigkeit gesetzt würden, konnte auf den ausgedehnten Wiesen und Weiden des Gebietes von Schlettstadt eine rationelle Zucht von Rindvieh betrieben werden, für welches sich in Strassburg, wo jährlich 5 bis 6000 Ochsen konsumirt wurden, ein bedeutendes Absatzgebiet eröffnete. Grosse Strecken, welche bis dahin als Weideland dienten, liessen sich zum Anbau von Gemüsepflanzen verwerten, welche mittelst der Bahn rasch und billig nach Strassburg, Mülhausen und Basel, wo dieselben, wie in allen grösseren Städten, hoch im Preise standen, verschickt werden konnten.

So bedeutete die Eisenbahn für den Boden keinen Schaden, sondern nur Vortheil und würde durch die Hebung des Kapitalwertes von Grund und Boden ein ächtes Element des Gedeihens und des Reichthums des ganzen Landes. Dafür, dass die kleineren Städte durch die Annäherung an die grösseren an Bedeutung verlieren würden, weil sie mit diesen die Konkurrenz nicht aushielten, mussten die grossen Städte gewinnen. Grosse Städte aber seien immer die eigentlichen Stätten des Lichtes und der Civilisation gewesen.

Die Kosten der Ausführung der Bahn wurden auf 26 000 000 frs. für eingleisigen Betrieb veranschlagt. Am 6. und 7. Februar 1838 fanden in der Deputirten-Kammer die Beratungen über den vorgelegten Gesetzes-Entwurf statt und bald darauf auch in der Pairskammer, welche den Concessionären die Verpflichtung auferlegte, sich zu einer anonymen Gesellschaft zu constituiren. Dieses geschah unter der Firma: «Compagnie des chemins de fer de Strasbourg à Bâle» mit dem Sitze in Paris. Der Gesellschaftsfonds betrug 42 000 000 frs., bestehend aus 84 000 Aktien zu 500 frs., davon sollten 40 000 000 zur Ausführung der Eisenbahn mit allem Zubehör dienen. Die definitive Concessions-Ertheilung erfolgte durch Gesetz vom 6. März 1838 unter der gleichzeitigen Bedingung, dass die Gesellschaft, sofern die in der Pfalz projektirte Linie Mannheim-Lauterburg zur Ausführung käme, verpflichtet sei, in einer Frist von 5 Jahren die Strecke Basel-Strassburg nach Lauterburg zu verlängern. Die Eisenbahn Basel-Strassburg sollte zweigleisig ausgebaut werden. Die Concessions-

dauer wurde im Gegensatz zu früher nur für 70 Jahre ertheilt. Ferner war neu bestimmt worden, dass der Satz für Güter im Transit-Verkehre gleich demjenigen für Kohlen sein sollte. Der Einheitspreis für die Beförderung von Personen in gedeckten wurde auf frs. 0,075 und in offenen Wagen auf frs. 0,05 ermässigt. Für die Güter der 1. Klasse sollten frs. 0,12, für diejenigen der 3. Klasse frs. 0,14 und für die 3. Klasse frs. 0,16 pro Tonne und Kilometer erhoben werden.

Die Expropriation wurde auf Grund des Gesetzes vom 7. Juli 1833 eingeleitet, erregte aber derart die Opposition der interessirten Bevölkerung, dass sich die Regierung zu einer Revision des Gesetzes und in der Folgezeit zur Errichtung eines neuen Expropriations-Gesetzes, datirend vom 3. Mai 1841, veranlasst sah, desselben, welches noch heute mit wenigen Abänderungen, auch in Elsass-Lothringen, gültig ist. Die Feindseligkeiten, mit welchen die zur Vornahme der Expropriation eingesetzte Jury zu kämpfen hatte, nahmen in manchen Gebieten, so z. B. dem von Schlettstadt und zwischen Mülhausen und Basel einen solch bedrohlichen Charakter an, dass die Sicherheit nur durch die öffentliche Gewalt wieder hergestellt werden konnte. Die Forderungen der Eigentümer wurden jedoch in den meisten Fällen um das zwei- und dreifache durch die Angebote der Jury überschritten. Die gesamte für Erwerb von Grund und Boden verausgabte Summe belief sich auf etwa 5 bis 6 Millionen frs. Für Kunstbauten, Brücken und Viadukte betrug die Gesamt-Ausgabe etwa 1425900 frs., für Herstellung des Oberbaues (zwei Gleise) etwa 1800000 frs.

Das gesamte für die Herstellung der 139 km. langen Bahn von Strassburg nach Basel verwendete Kapital betrug 45052000 frs., darunter 29400000 frs. aus 84000 Aktien zu 350 frs. bestehend, 12600000 frs. Staats-Anleihe, rückzahlbar zu 4% (ausschliesslich 1% Amortisation, welche erst im Jahre 1847 beginnen sollte) ferner eine im Jahre 1843 gemachte Anleihe, bestehend in 2775 Obligationen zu 1000 frs., rückzahlbar zu 1250 frs. = zus. 3052000 frs.

Die Eröffnung der ersten Theilstrecke Benfeld-Colmar erfolgte am 19. Oktober 1840, die Eröffnung der Strecke Mülhausen-St. Ludwig am 26. Oktober desselben Jahres, der Strecke Benfeld-Königshofen und Mülhausen-Colmar am 1. Mai bezw. 15. August 1841, die Inbetriebnahme

der ganzen Linie Königshofen-(Aussenbahnhof Strassburg) St. Ludwig am 19. September desselben Jahres. Die endgültige Trace der Bahn war nach Verfügung der Ingenieure Chaperon und Bazaine ausgeführt worden, welche die allgemeinen Gesichtspunkte in einer Denkschrift angegeben hatten, die als Anhang zum Vor-Projekte diente. Zuerst war als Ausgangspunkt der Strecke die Gegend vom Spitalthore in Strassburg bestimmt gewesen, alsdann erwählte man mit Rücksicht auf die Einmündung später zu erbauender Linien eine zwischen Kronenburger- und Steinthor gelegene Stelle, genannt Grünerbruch, welche am geeignetsten schien, die Bahnen von Basel, Paris und Lauterburg zu vereinigen. Die Ausführung des letztgenannten Planes erfolgte jedoch erst mehrere Jahre später, zunächst wurde ausserhalb der Stadt, in Königshofen, ein provisorischer Bahnhof errichtet. Die Entfernung zwischen Strassburg und St. Ludwig beträgt in der Eisenbahnlinie 137,668 km., bis Basel 140 km. Sehr bemerkenswert ist es jedenfalls, dass die Entfernung auf dem Rheine zwischen der Kehler Brücke und der Brücke von Basel ebenfalls 140 km. beträgt. Die offizielle Volkszählung vom Jahre 1844 giebt folgenden interessanten Aufschluss über die Einwohnerzahl der von der Strassburg-Baseler Bahn berührten Gemeinden. Es sollen hier nur die wichtigsten derselben Erwähnung finden:

Die Einwohnerzahl betrug:

Unter-Elsass.

In **Strassburg**	= 70 298	In **Erstein**	= 3 445
» **Geispolsheim**	= 2 142	» **Benfeld**	= 2 688
» **Fegersheim**	= 1 771	» **Scherweiler**	= 2 651
In **Schlettstadt**	= 8 624.		

Ober-Elsass.

In **Bergheim**	= 3 428	In **Dornach**	= 2 920
» **Colmar**	= 18 619	» **Mülhausen**	= 38 129
» **Rufach**	= 3 332	» **Rixheim**	= 3 022

Die Bahn berührte im Ganzen 58 Gemeinden mit zusammen 200 000 Einwohnern. Schon bei den ersten Vorstudien hatte man in Anbetracht der ziemlichen Bevölkerungsdichtigkeit des Elsass zur Herbeiführung eines regen Nachbar-Verkehres beschlossen, eine möglichst grosse Anzahl von Stationen zu errichten und anfangs 20, alsdann noch 9 neue vorgesehen. Unter den 29 Sta-

tionen waren 5 Hauptstationen (Königshofen für Strassburg, Schlettstadt, Colmar, Mülhausen und St. Ludwig) 5 Stationen 2. Klasse: Erstein, Benfeld, Rappoltsweiler, Rufach und Bollweiler, und 19 Stationen 3. Klasse, eine Eintheilung, welche durch die Betriebs-Ergebnisse der späteren Jahre vollständig gerechtfertigt worden ist, da die Stationen 1. Klasse 75%, die Stationen 2. Klasse 10% und die 19 Stationen 3. Klasse zusammen 15% der Einnahmen aus dem Personen-Verkehre erzielten. Die Herstellungskosten für die vier grossen Bahnhöfe von Schlettstadt, Colmar, Mülhausen und St. Ludwig betrugen etwa 1 685 000 frs., wovon auf Mülhausen allein 790 000 frs. entfallen.

Was nun die Ausrüstung dieser ersten grossen Bahn des Elsass und von ganz Frankreich mit Betriebsmitteln anbelangt, so waren von vornherein

16 Lokomotiven und Tender
26 gedeckte Personenwagen und
100 andere Wagen vorgesehen.

Die Anzahl der Lokomotiven wurde jedoch bald nach Inbetriebnahme der Bahn vermehrt, so dass im Jahre 1842 = 26 Lokomotiven im Dienste waren. Der Preis der aus England gelieferten Maschinen betrug frei Mülhausen etwa 50 bis 52 000 frs. (einschl. Tender), der Preis der aus den Maschinenfabriken von André Köchlin und J. Meyer hervorgegangenen etwa 50 000 frs., die mittlere Leistung jeder einzelnen etwa 20 000 km. pro Jahr. Auch die Anzahl der vorgesehenen Wagen wurde vermehrt und zwar auf 44 gedeckte Personenwagen mit zusammen 1246 Plätzen; dieselben kosteten durchschnittlich je 6 500 frs.

Die Strecke Strassburg-Basel war, wie bereits zu Anfang erwähnt, die grösste aller bis dahin in Frankreich erbauten Bahnen, deren zweitlängste, die am 7. Juli 1841 eröffnete Strecke von Bordeaux nach La Teste, eine Länge von 52 km. hatte. Das ganze zu jener Zeit ausgebaute französische Eisenbahnnetz umfasste 570 km.

Die Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der Strecke Basel-Strassburg erfolgte nach folgenden Grundsätzen: Zur Ueberwachung und Unterhaltung der Bahn war eine bestimmte Anzahl von Wärtern angestellt, deren Hauptfunktionen darin bestanden, die Strecke in betriebssicherem Zustande zu erhalten, die Barrieren zu öffnen und zu schliessen und Hülfe für die, in Gefahr befindlichen

Züge zu vermitteln. Die Ankunft der Züge wurde durch das Hornsignal von Posten zu Posten angekündigt. Zum Notsignal diente eine gelb und rote Fahne, welche der Wärter hin und herbewegte. Die Bahnwärter waren in kurzen Entfernungen von ca. 1 000 m aufgestellt. Bewegliche Werkstätten besorgten die Unterhaltung des Oberbaues, auf dessen Ergänzung und Wiederherstellung, bezw. Erneuerung im Interesse der ungehinderten Bewegung der Züge die grösste Sorgfalt verwendet wurde.

Auf den kleineren Stationen geschah die Einziehung und Verrechnung der Einnahmen durch den Stationschef, auf den grösseren durch besondere Abfertigungs-Beamten; die Ueberwachung des gesamten Betriebsdienstes erfolgte durch einen Verkehrs-Chef, welcher seinen Sitz in Mülhausen hatte, und welchem 2 oder 3 Kontrolöre zur Seite standen.

Nach verschiedenen als unpraktisch erkannten Versuchen wurde im Jahre 1842 folgender Abfertigungs-Modus für den Personen-Verkehr eingeführt, welcher sich durch Vereinfachung und Beschleunigung der Abfertigung, sowie Erleichterung der Kontrole auszeichnete: Ein grosser Schrank enthielt die im Voraus für jede Bestimmungsstation und Wagengattung vorbereiteten Karten. Für jede Bestimmung war eine Abtheilung von sechs Fächern eingerichtet, darunter zwei für Eilwagen, ganze und halbe Plätze (in gelber Farbe), zwei für sogenannte char-à-bancs (grün) und zwei für gewöhnliche Waggons (weiss). Ueber den einzelnen Fächern war, auf einem in denselben Farben wie die Karten gehaltenen Streifen Papier, der Preis der Karte angegeben, welcher ausserdem auch in grossen Ziffern ausserhalb des Bureaus für das Publikum angebracht war.

Ein Stempel bezeichnete den Tag der Abfahrt und den Buchstaben des Zuges auf der Karte, um eine missbräuchliche Benutzung derselben Karte für verschiedene Züge unmöglich zu machen. Der Abfertigungsbeamte hatte nur die Vertheilung der Karten an die Reisenden, die Abstempelung der Karten und die Einziehung der Einnahmen für dieselben zu besorgen, ohne irgend ein Wort zu schreiben. Die Eintragungen in die Rechnungen geschahen erst nach Abfahrt des letzten Zuges. Man sieht, dass dieses Verfahren, eingeführt im Elsass im Jahre 1842, im Wesentlichen dasselbe ist, wie das noch heute allgemein übliche.

Die technische Einrichtung der Billetschränke war folgende: Jedes Fach enthielt ein kleines Bleiblättchen, welches auf den Karten auflag, um sie festzuhalten. Dieses Blättchen wurde, sobald eine Karte aus dem Fache herausgenommen war, zur Seite gelegt, so dass bei der späteren Feststellung die herausgenommenen Blättchen die Fächer, aus welchen Karten verkauft worden waren, anzeigten. Um die Anzahl der aus den einzelnen Fächern entnommenen Karten ermitteln zu können, war jede derselben mit zwei Nummern versehen, mit einer Ordnungs-Nummer und einer Serien-Nummer. Jede Serie enthielt hundert Karten, welche vom Vorsteher gestempelt, in ein verschnürtes und mit seinem Amtssiegel versehenes Packet gebracht wurden. Die Karten waren so geordnet, dass der Abfertigungs-Beamte die Richtigkeit feststellen konnte, ohne den Verschluss zu verletzen. Beim Tagesschlusse wurde die letztverkaufte Nummer jedes Faches in die Einnahme-Nachweisung eingetragen und gab durch Vergleichung mit derjenigen vom Tagesanbruche die Anzahl der inzwischen verkauften Karten an. Auf den Stationen lagen Tarife über die Beförderungspreise nach allen Bestimmungsorten auf, so dass die Eintragung der erzielten Einnahmen aus dem Personen-Verkehre, nach Wagengattung und Bestimmungsstationen getrennt, sowie die Feststellung der Richtigkeit der Kasse eine wenig zeitraubende Arbeit war.

Das beschriebene System, von M. Bazaine erfunden, wurde bald auf allen Stationen eingeführt. Der «Industriel alsacien» vom 27. März 1842 enthält eine längere Abhandlung darüber, aus welcher die vorstehenden Angaben stammen.

Der Verkehr auf den ersten Eisenbahnen des Elsass.

Den Hauptvortheil versprach man sich zunächst für den Personen-Verkehr, da man allgemein annahm, dass für viele schweren Güter, wie z. B. Kohlen, der Oberbau nicht genügend Festigkeit besässe und derartige Transporte daher bedeutende Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten verursachten. Was den Personen-Verkehr anbelangt, so hoffte man, nach den auf anderen Eisenbahnen gesammelten Erfahrungen, dass derselbe sich

gegen bisher mindestens verdreifachen würde. Von Strassburg nach Basel verkehrten vor Einführung der Eisenbahn täglich drei Eilwagen, welche durchschnittlich je 12 Reisende während der 6 Wintermonate und 13 Reisende während der 6 Sommermonate, d. h. im Jahre ca. 7—8 Tausend und, für Hin- und Rücktour berechnet, ca, 15—16 Tausend Reisende beförderten. Verdreifacht würde sich die Zahl von ca. 45000 ergeben. Hierzu rechnete man die Reisenden, welche im Sommer den Rhein hinunter und hinauf fuhren, diejenigen, welche das rechte Rheinufer verlassen würden, um sich nach dem linken Ufer und auf die Eisenbahn daselbst zu begeben, ferner alle Landbewohner, welche täglich die Eisenbahn benutzen mussten, um nach Mülhausen, Colmar und Strassburg zu fahren. Bestimmte Zahlen der zu erwartenden Frequenz liessen sich jedoch noch nicht feststellen. Vergleiche, wie sie damals vielfach üblich waren, z. B. mit der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester konnten auf diesen speziellen Fall keine Anwendung finden, da die beiden genannten Städte 225000 bezw. 130000 Einwohner zählten, während Strassburg und Basel bezüglich ihrer Einwohnerzahl viel bescheidenere Verhältnisse aufwiesen.

Was nun die kommerzielle Bedeutung der Strecke Basel-Strassburg anbetrifft, so kam man zu folgenden Schlüssen: Von dem allgemein gültigen Satze ausgehend, dass zur Herbeiführung eines regen Güter-Verkehrs die Produktions-Verhältnisse des einen Theiles des Verkehrs-Gebietes den Konsumtions-Verhältnissen eines andern entsprechen müssen, zog man für die Produkte des Ackerbaues in erster Linie die Märkte von Strassburg, Mülhausen, Colmar und Basel in Betracht. Doch sah man in diesen Beziehungen keine genügende Verkehrskraft, um einschl. der aus dem Personen-Verkehre erzielten Einnahmen die auf 60 bis 80000 frs. pro Meile festgesetzten Unterhaltungskosten und die Zinsen des Anlage-Kapitals für die Bahn zu decken. Da die Linie Basel-Strassburg in erster Linie als ein Verbindungsglied grösserer noch zu erbauender Durchgangsrouten gelten sollte, setzte man auch in den Durchgangs- und direkten Verkehr die grössten Erwartungen. Für die aus dem Süden Frankreichs über Strassburg nach Deutschland bestimmten Waaren war zunächst der Rhein-Rhone-Kanal eine wichtige Konkurrenzlinie. Man ging von der Voraus-

setzung aus, dass für die Beförderung fast aller Güter, hauptsächlich aber der Massengüter, die Schnelligkeit und Regelmässigkeit nicht Bedingung sei, so dass also diese Vorzüge des neuen Transportmittels nicht in Berücksichtigung gezogen wurden. Für die grössere Leistungsfähigkeit der Kanäle und Flüsse im Güterverkehr sprach zunächst die billigere Fracht, welche durchschnittlich 11 Cts. pro Tonne und km. betrug, gegenüber 13—14 Cts. auf der Eisenbahn, ausserdem der um ca. 5 km kürzere Transportweg des Rhein-Rhone-Kanals zwischen Mülhausen und Strassburg. Ferner fielen die in Mülhausen erwachsenden Kosten der Umladung der Güter vom Schiffe auf die Eisenbahn in's Gewicht, wodurch die Fracht-Differenz zugunsten des Kanalverkehrs noch erhöht wurde. Mehr liess sich dagegen erhoffen von dem Verkehr aus dem Innern Frankreichs und vom Rheine. Auf letzterem war in den letzten Jahren ein bedeutendes Anwachsen des Verkehres beobachtet worden. Die Menge der im Hafen von Strassburg eingelaufenen Güter aus den am Rhein und am Main gelegenen Städten war von 1831 bis 1835 von 3113 auf 50000 Zentner gestiegen, so dass man dieselbe kurz vor Eröffnung der Strecke Basel-Strassburg auf etwa 100000 Zentner schätzen konnte. Ein Theil dieser Transporte musste von Strassburg ab sicherlich der Eisenbahn zugutekommen. Dies waren die Erwartungen, welche man in das neue Eisenbahn-Unternehmen für die erste Zeit gesetzt hatte; ihrer eigentlichen Bestimmung sollte die Strecke Basel-Strassburg erst entgegengehen, wenn die grossen internationalen Verkehrs-Routen von Ober-Italien, der Schweiz nach Mannheim, Mainz, Cöln und Anvers einerseits und von Le Havre über Paris nach Strassburg, Stuttgart, Ulm, München und Wien andererseits ausgebaut sein würden, eine Erwartung, welche die Erfahrungen der Folgezeit in der günstigsten Weise bestätigten. Es ist bekannt, dass die beiden genannten Verkehrslinien schon vor einem Jahrtausend als Handelsstrassen dienten.

Am 15. August 1841 wurde auf der Strassburg-Baseler Eisenbahn der Betrieb eröffnet. Die Anzahl der beförderten Personen von diesem Zeitpunkt bis 31. Dezember desselben Jahres, also während 4½ Monaten, betrug 294849, ein Resultat, welches wohl grossentheils den Einweihungsfeierlichkeiten und dem Reize der Neuheit, welchen die Eisenbahn damals noch hatte, zu verdanken ist.

In den nächsten Jahren wurden befördert:

1842 = 726 799 Personen bei einer Einnahme von 1 574 126 frs.
1843 = 702 748 » » » » » 1 539 324 frs.

Hinter diesen Resultaten blieb der Güter-Verkehr lange Zeit weit zurück.

Derselbe brachte:

1842 = 270 289 frs.
1843 = 607 429 frs.
1844 = 684 805 frs.
1845 = 692 833 frs.

Die Gesamt-Einnahme der ersten Jahre betrug

1842 = 1 844 415 frs. oder 13 800 frs. pro km.
1843 = 2 146 753 frs. » 16 000 frs. » »
1844 = 2 308 202 frs. » 17 300 frs. » »

Die kilometrische Roheinnahme überstieg bis zum Jahre 1852 niemals die Summe von 17 900 frs. Bis zu diesem Jahre und auch noch im Jahre 1853 blieb die Einnahme aus dem Personen-Verkehr der wesentlichste Bestandtheil der Gesamt-Einnahme.

In dem der Concessions-Urkunde beigegebenen Lastenhefte für die Strassburg-Baseler Bahn waren bekanntlich zwei Wagenklassen für den Personen-Verkehr vorgesehen. Durch königliche Ordonanz vom 29. Oktober 1840 wurden drei Klassen eingerichtet und zwar:

1. Klasse in gedeckten und mit Fensterscheiben geschlossenen Wagen, auf Federn ruhend zum Satze von 0,10 frs.
2. Klasse in gedeckten auf Federn ruhenden Wagen zum Satze von 0,075 frs.
3. Klasse in unbedeckten auf Federn ruhenden Wagen zum Satze von 0,05 frs.

Vom Jahre 1848 ab fielen die offenen Personenwagen weg und wurden durch gedeckte, mit Vorhängen und später mit Fensterscheiben geschlossene Wagen ersetzt. Was das Verhältniss der Benützung der einzelnen Klassen anbelangt, so stellte sich dasselbe für das Jahr 1848, wie folgt:

1. Klasse 60 2. Klasse 290 3. Klasse 650 Reisende pro Tausend.

Die von jedem Reisenden durchschnittlich durchfahrene Strecke pro Jahr:

1. Klasse 60 km 2. Klasse 39 km und 3. Klasse 29 km.

Vom Jahre 1844 ab wurden folgende Gütermengen auf der Basel-Strassburger Eisenbahnstrecke befördert:

1844	= 70819	Tonnen
1845	= 72843	»
1849	= 99500	»
1851	= 110774	»

Von der im Jahre 1844 beförderten Tonnenzahl entfallen auf:

Postgüter	= 831,194	Tonnen
Eilgüter	= 8702,930	»
Frachtgüter	= 48797,764	»
Güter im Transit	= 6378,426	»
Kohlen	= 6088,286	»

In der Periode von 1841 bis 1853 betrug:

Die mittlere kilometrische Roheinnahme	= frs.	16,800
» » » Ausgabe	= »	10,600
» » » Reineinnahme	= »	6,200

Verhältnis-Ausgabe zu Einnahme = 63 zu 100.

Das Betriebs-Ergebnis war = 2% vom aufgewendeten Kapital (314000 frs. pro km)
oder 3% vom Aktienkapital (212000 frs.)

Die Konkurrenz des Rhein-Rhone-Kanales.

Im Jahre 1841 wurden auf dem Rhein-Rhone-Kanal befördert:

a) zwischen Strassburg und Mülhausen	= 27354 t.
b) im Verkehre nach Süd-Frankreich	= 6993 t.
c) im Transit-Verkehre	= 7703 t.
	42,050 t.

Im Jahre 1842 zu a)	= 21417 t.
» b)	= 5869 t.
» c)	= 6366 t.
	33652 t.
Im Jahre 1843 zu a)	= 16056 t.
» b)	= 5286 t.
» c)	= 9198 t.
	30540 t.

Der Verlust, welchen die Kanalschiffahrt seit Eröffnung der Eisenbahn erlitten hatte, betrug daher im Jahre 1842 gegen 1841 = 8398 t, d. h. $^1/_5$ der Tonnenzahl. Diese Reduktion war unzweifelhaft auf die Konkurrenz der Eisenbahn zurückzuführen. Ch. Collignon giebt darüber

folgende Erläuterung: Im Jahre 1844 betrug der Preis für den Transport von 100 kg gewöhnlicher Güter auf dem Wasserwege von Strassburg nach Mülhausen = 1,30 frs. oder 13 frs, pro Tonne. Die Entfernung ist gleich 99 km, es ergiebt sich daher ein Preis von 0,13 frs. pro Tonne und km.

Die Eisenbahn verlangte für die gleiche Transportleistung bei Waaren 1. Klasse = 1,40 frs. und 2. Klasse = 1,20 frs. pro 100 kg, d. h. durchschnittlich ebenfalls 13 frs. pro Tonne. Da die Entfernung mit der Eisenbahn indess 106 km beträgt, so ergiebt sich ein Preis von 12,26 Cts. pro Tonne und km, also geringer als für den Transport auf dem Kanale, eine Erscheinung, die nirgends sonst eine Analogie hatte.

Für den dadurch entstehenden Einnahme-Ausfall entschädigte sich die Eisenbahn auf den Zwischenstationen. Die Eisenbahn-Gesellschaft hatte eine differentielle Tarifbildung gewählt, so dass dem Kanale lebhafte Konkurrenz geboten wurde.

Die Einheitssätze pro t. und km betrugen:

1. für die Entfernung
von Strassburg nach Mülhausen (106 km) = frs. 0,123
2. für die Entfernung
von Strassburg nach Schlettstadt (41 km) = frs. 0,256
3. für die Entfernung
von Schlettstadt nach Mülhausen (65 km) = frs. 0,206
4. für die Entfernung
von Strassburg nach Colmar (63 km) = frs. 0,210
5. für die Entfernung
von Colmar nach Mülhausen (43 km) = frs. 0,177
6. für die Entfernung
von Strassburg nach Bollweiler (87 km) = 0,166
7. für die Entfernung
von Strassburg nach St. Ludwig (134 km) = 0,121
und für die gleiche Entfernung im Transit-Verkehre = 0,097

Die höheren Sätze bezogen sich auf solche Strecken, für welche die Konkurrenz des Kanals nicht in Betracht kam, während für solche Strecken, welche von dem Transporte auf dem Kanale hätten profitiren können, um die Konkurrenz des letzteren zu entkräften, niedere Sätze angewendet wurden. Für die Strecke Strassburg-Mülhausen kam die Konkurrenz des Kanals in Frage, daher nur 0,123 frs. gegen 0,13 frs. auf dem Kanale berechnet wurden. Den Ausfall an Frachten deckten die Transporte von Strassburg nach Schlettstadt z. B.,

auf welcher Strecke die Beförderung auf dem Kanale ausgeschlossen war.

Die Tonnenzahl der auf der Eisenbahn beförderten Güter war von 2200 im Jahre 1841 auf 66468 im Jahre 1843 gestiegen. Diese, entwickelt Collignon weiter, setzten sich zusammen: Zunächst aus den bis dahin auf den Landstrassen beförderten Gütermengen (ca. 9500 t.) ferner aus solchen, welche vom Kanal auf die Eisenbahn übergegangen waren, und endlich aus denjenigen, welche man auf den grossen Landstrassen von Nancy nach Strassburg, Colmar und Mülhausen seit Eröffnung der Eisenbahn zu den bisher beförderten Gütern noch zugeladen hatte, damit dieselben nun per Eisenbahn ihren Bestimmungsorten zugeführt würden. Man ergänzte die Ladungen auf der Landstrasse Nancy-Strassburg durch solche neuen Güter, welche ab Strassburg nach Mülhausen, Colmar, Basel befördert werden sollten, während dieselben früher direkt per Landfuhre ihren Bestimmungsorten zugeführt worden waren.

II. KAPITEL.

Von 1842 bis 1863.

Die weitere Entwickelung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Allgemeines über die französische Eisenbahn-Politik.

In der Entwickelung des Bahnnetzes war Frankreich anfangs hinter den anderen Ländern zurückgeblieben. Mit der Eröffnung der Strecke Basel-Strassburg jedoch begann ein rascheres Vorgehen in dem Bau von Eisenbahnen. In vielen Fällen nahm die französische Regierung die Angelegenheit selbst in die Hand, da wo es sich um das allgemeine Interesse des Landes handelte, oder sie unterstützte die Privat-Initiative nach jeder Richtung durch bereitwillige Concessions-Ertheilung, in den meisten

Fällen aber auch durch Gewährung beträchtlicher Staatssubventionen und Baar-Darlehen, zu deren Rückzahlung sie die günstigsten Bedingungen stellte.

Das Gesetz vom 11. Juni 1842 endlich, welches für die Folgezeit von fundamentaler Bedeutung für die Eisenbahnen Frankreichs geblieben ist, bestimmte, dass der Staat auf seine Kosten den Grunderwerb, die Erdarbeiten und Kunstbauten übernehmen und den Gesellschaften die Ausführung des Oberbaues, die Lieferung des Betriebsmaterials und die Sorge für den Betrieb überlassen sollte. Nach diesem Gesetze wurde die Ausgabe des Staates allgemein auf 150000 frs. pro km, die der Privat-Gesellschaft auf 125000 frs. festgesetzt. In der Concessions-Ertheilung griff ein doppelter Modus Platz, entweder die direkte Concession an die nachsuchende Gesellschaft, oder die öffentliche Zusprechung, unter Zulassung des Wettbewerbes von verschiedenen Gesellschaften.

So entstand jenes einheitliche Eisenbahnnetz Frankreichs, welches sich wesentlich von denjenigen anderer Länder unterscheidet und durch eine Menge radienförmig von der Landeshauptstadt auslaufender Hauptlinien, die vielfach untereinander verbunden sind, sich charakterisirt. Bei dem streng durchgeführten Zentralisationssystem im französischen Verwaltungswesen konnte es auch nicht ausbleiben, dass der Staat sich schon frühzeitig die obersten Rechte über das gesamte Eisenbahnwesen vorbehielt. Die Concessions-Ertheilung erfolgte in der Regel auf 99 Jahre, oft auch auf kürzere Dauer. Nach Ablauf dieser Frist konnte der Staat ohne Weiteres in sämtliche Rechte des Concessionärs eintreten, hatte aber ausserdem das Recht, nach Ablauf einer gewissen Frist die Concession früher abzukaufen. Die zur Sicherheits-Polizei, Benützung und Unterhaltung der Bahn nöthigen Bestimmungen wurden in besonderen öffentlichen Verwaltungs-Reglements niedergelegt; alle zur Ausführung des Betriebsdienstes erforderlichen Einrichtungen bedurften der Genehmigung der Regierung. Letztere setzte ferner in den Lastenheften der einzelnen Concessionäre die allgemeinen Normen der Bauausführung, des Betriebes, der Unterhaltung und Bewachung der Bahn fest und verlangte von den Concessionären von vornherein sichere Gewähreistung für die Ausführbarkeit der geplanten Eisenbahnlinien durch Forderung von Kapital-Nachweisen und beträchtlichen Kautionen. Besondere Gesetze, welche

schon aus den ersten Jahren datiren, regelten das Voruntersuchungs-, Enquête- und Expropriationswesen. Die Regierung hatte sich das Recht vorbehalten, Concessionen für solche neuen Linien jederzeit zu ertheilen, welche von den bereits concessionirten abzweigten oder sich an dieselben als Verlängerungen anschlossen, und regelte den Uebergang der Fahrzeuge von einer zur andern Bahn. Im Interesse der Landesverteidigung und bei allen Truppenbeförderungen waren die Eisenbahn-Gesellschaften verpflichtet, die Bahn zu ermässigten Taxen (die Hälfte der gewöhnlichen) jederzeit zur Verfügung zu stelten. Die Regierung bestimmte gewisse Höchstsätze der Beförderungskosten, welche von den Gesellschaften nicht überschritten werden durften; Ausnahmen unterstanden der höheren Genehmigung und mussten veröffentlicht werden. Endlich beauftragte der französische Staat die einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften sehr oft, als Gegenforderung für gewährte Subventionen und sonstige Vergünstigungen, die für die allgemeinen Landes-Interessen nöthig erscheinenden, oft weniger rentablen Linien im Anschluss an die ohnehin concessionirten mit auszubauen, während er in vielen Fällen den Eisenbahnbau auch selbst in Angriff nahm und später von neuen Concessionären fortsetzen liess.

Die Eisenbahn von Paris nach Strassburg mit Abzweigung nach Forbach u. s. w.

Vorverhandlungen.

Dem passiven Widerstande, welchen die französische Regierung, im Gegensatze zu den meisten übrigen Staaten, dem Ausbaue der Eisenbahnen anfangs entgegengestellt hatte, war es zu verdanken, dass eine jener grossen und überaus wichtigen ZentralisationsRouten, die von Paris nach der deutschen Grenze bei Strassburg, erst sehr spät zur Ausführung kam, trotzdem die Vorstudien zu derselben bis auf die Juli-Revolution im Jahre 1830 zurückreichen. Bereits damals waren von den mit der Anfertigung von Plänen beauftragten Ingenieuren alle Einzelheiten der Trace, genaue Berechnungen des Terrains, der Erdarbeiten, Kunstbauten, Neigungs-Verhältnisse, u. s. w. festgestellt worden. Die Ausführung ver-

zögerte sich jedoch von Jahr zu Jahr, und erst auf die dringenden Reklamationen des ganzen Landes beschäftigte 1838 der Minister der öffentlichen Arbeiten die Kammern mit dieser wichtigen Frage, indem er denselben ein Projekt über die Ausführung von Eisenbahnen in Frankreich unterbreitete. Er schlug vor, 80 Millionen frs. für die Herstellung einer Eisenbahn von Paris nach der Nord-Grenze, 32 Millionen für diejenige von Paris nach Le Havre, 20 Millionen für diejenige von Paris nach Orléans und 25 Millionen für die von Marseille nach Lyon anzuweisen. In dem Projekte war die Linie von Paris nach Strassburg noch nicht angegeben, doch wurde sie vom Minister bereits als eine der wichtigsten bezeichnet; in kommerzieller Hinsicht galt sie als eine notwendige Fortsetzung der Route von Le Havre nach Paris. In der Darlegung der Motive für letztere sagte der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung vom 15. Februar 1838, «dass die Eisenbahn von Le Havre nach Paris das gemeinsame Haupt zweier grossen Linien sein sollte, derjenigen vom Atlantischen Ozean nach Strassburg und Deutschland und derjenigen vom Ozean nach Lyon, Marseille und dem mittelländischen Meere. Le Havre empfängt jährlich an Baumwolle und Kolonialwaaren mehr als 300000 Tonnen, davon geht mindestens ein Drittel nach Lille, Paris, Deutschland und der Schweiz. Eine Eisenbahn, welche die Landwege mit einer bemerkenswerten Ersparnis an Zeit und Kosten ersetzte, würde dem Lande unschätzbare Dienste erweisen.» In der darauf eröffneten Diskussion wurde sehr umständlich die Frage erörtert, ob die Ausführung der genannten Linien dem Staate oder Privat-Gesellschaften übertragen, und ob nicht zuerst die Eisenbahn nach Belgien hergestellt werden solle; da keine Einigung erzielt wurde, fiel das Projekt ganz. Dennoch waren im Laufe der Beratungen verschiedene Gesichtspunkte dargelegt worden, welche bereits sehr günstig für die Eisenbahnlinie von Paris nach Strassburg waren. Es war darauf hingewiesen worden, dass dieselbe wichtige Interessen vereinigte, nämlich diejenigen des Transit-Verkehres, sowie nationale und vor allem strategische Interessen. Zu den wichtigsten Unternehmungen gehörten unzweifelhaft die Linien von Paris nach Le Havre, nach England, Belgien, Strassburg, Marseille und Bordeaux. Wenn Frankreich mit der Ausführung der Linie Paris-Strassburg zögerte, würde Belgien seine Linien ausbauen, und der Transit-Verkehr zwischen

England, dem Meere und Deutschland sich ausserhalb Frankreichs vollziehen. Deutschland, Preussen richteten sich alsdann nach jener Seite, wo sich günstige Anschlüsse fänden. Die grosse internationale Route Le Havre-Paris-Strassburg nach der Donau müsste durch eine vorher erbaute Linie ausserhalb Frankreichs an Wichtigkeit einbüssen; und Frankreich würde dann enterbt und einer bedeutenden Verkehrsader beraubt sein, die eines Tages ganz Europa durchziehen sollte.

Endlich sprach sich ein Abgeordneter zugunsten der Paris-Strassburger-Linie folgendermassen aus: «Die Frage des Transit-Güter-Verkehres ist eine um so wichtigere, als unsere Nordgrenze, Belgien, auf Staatskosten eine Eisenbahn herstellt, welche, da sie nicht auf Gesellschaftsbetrieb zurückzuführen ist, dem Staate die Mittel an die Hand giebt, die Frachtkosten nach Belieben herabzusetzen, wodurch eine ausserordentliche Güterbewegung hervorgerufen wird. Belgien kann durch seinen ausgezeichneten Hafen von Anvers den Waarentransport bis ins Innere von Deutschland bewerkstelligen. Aus diesen Gründen muss die Eisenbahn von Le Havre nach Strassburg vor allen anderen die Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen. Man hat mit Vorliebe den Plan einer Eisenbahn nach Belgien aufgenommen, welche, wie man hervorhebt, London mit Paris verbindet. Aber, meine Herren, dieser Grund würde genügen, um der gen. Linie für dieses Jahr die Zustimmung zu verweigern; denn Anvers würde alsdann der Ausgangspunkt der Transporte von London sein. Nicht Le Havre, nicht Dieppe, nicht Calais; Anvers würde die ganze Güterbewegung absorbiren, um nach Paris dasjenige zu bringen, was den Engländern beliebte, für uns zu bestimmen. Die Linie von Le Havre nach Strassburg muss demnach die erste Linie sein, die ausgeführt wird, da sie uns den Transit-Verkehr sichert; sie ignoriren, hiesse alle Häfen des Kanals la Manche ruiniren; dies ist nicht möglich, derartige Massregeln können in einer französischen Kammer nicht durchgehen.»

Von einem anderen Abgeordneten wurde darauf hingewiesen, dass ein dringendes Interesse vorliege, sich Deutschland zu nähern. «In Deutschland beherrscht das Prinzip des Absolutismus alle Mächte; an uns ist es, mit ihm in Berührung zu kommen; wir müssen unsere kommerziellen Interessen, unser Volk mit dem seinen vermischen, vermittelst der wunderbaren Bewegung auf der

Eisenbahn; durch die unaufhaltsame Vermehrung der Berührungspunkte mit Deutschland werden unsere Ideen, unsere Prinzipien daselbst verbreitet . . . . .»

Was die strategische Frage anbelangt, so wies derselbe Redner darauf hin, dass durch eine senkrecht auf die Eisenbahn Basel-Strassburg (die damals genehmigt war) aufstossende Linie Paris-Strassburg mit Abzweigung nach Metz die Verteidigung der Grenze bedeutend erleichtert werde. In kommerzieller Hinsicht war es von Wichtigkeit, dass Frankreich durch geeignete Verbindungen mit solchen Völkern in Verkehr trat, welche nicht dieselben Industrien und nicht dieselben Bedürfnisse hatten; denn gerade die Verschiedenheit dieser beiden Faktoren ruft die Nothwendigkeit und die weitere Entwickelung eines lebhaften Austausches hervor. Zwei grosse Transit-Verkehrs-Routen waren durch die Natur vorgezeichnet : diejenige von Anvers nach Köln, um mittelst der Rheinschiffahrt den ungeheueren Markt Deutschlands zu versorgen, und diejenige von Paris nach Strassburg und nach den Donauländern. Da Deutschland zu jener Zeit noch keine so bedeutenden überseeischen Häfen besass, war es gezwungen, die belgischen oder die französischen zu benützen. Zwischen diesen beiden herrschte also eine unvermeidliche Konkurrenz, welche der Eroberung des deutschen Marktes galt. Unter diesem Gesichtspunkte war eine Eisenbahn von Paris nach Strassburg mit Abzweigung nach Basel von ungeheuerer kommerzieller Wichtigkeit, da dieselbe die Schweiz, Süddeutschland und Preussen berührte, drei Länder, mit welchen Frankreich einen jährlichen Geschäfts-Umsatz von ungefähr 300 Millionen hatte, während der Verkehr mit Belgien bedeutend geringer war. Hierzu kam, dass die meistens nach der Ostgrenze bestimmten Güter solcher Natur waren, dass sie die Eisenbahn in Anspruch nehmen konnten, während die belgischen Kohlen sowohl als auch die französischen Schiefersendungen aus Ersparnis-Rücksichten den billigeren Kanalweg vorzogen.

Die Frage blieb jedoch vorläufig unerledigt, trotzdem die Strassburger Handelskammer, sowie der General-Rat vom Unter-Elsass in seinen Sitzungen von 1840 und 1841 die Forderung einer Eisenbahn von Paris nach Strassburg dringend wiederholten. Unter dem 19. Februar 1841 richtete alsdann der Präfekt des Unter-Elsass auf Grund zahlreicher Beschwerden an die Minister der öffentlichen Arbeiten

und des Handels, sowie an denjenigen des Innern und den Kriegsminister eine Denkschrift, die sich sowohl durch die Energie und Dringlichkeit, mit welcher die Sache Strassburgs und der Departements des Osten Frankreichs verteidigt wurde, als auch durch die verständige Würdigung der Interessen und Bedürfnisse dieser Gebietstheile auszeichnete. In dieser Denkschrift wurden folgende Gesichtspunkte klargelegt: Durch die Herstellung einer Eisenbahn von Paris nach Mülhausen über Dijon mit Ausschluss der direkten Linie Paris-Strassburg, würde Strassburg ein toter Punkt des Verkehrs ohne kommerzielle Zukunft zugunsten von Basel und Mülhausen. Ferner wäre Strassburg einer andern Gefahr von seiten Mannheims ausgesetzt; denn der Grossherzog von Baden dachte ernstlich daran, von diesem Hafen aus Verbindungen mit Frankreich und Deutschland herzustellen. Mannheim, vortrefflich gelegen am Zusammenfluss von Rhein und Neckar, konnte mit der Donau durch das Neckarthal und mit Saarbrücken durch eine Eisenbahn über Speier und Kaiserslautern verbunden werden. Diese letztere Linie, welche von Saarbrücken aus Anschluss über Saargemünd und Nancy finden sollte, würde Strassburg beiseite lassen. Es handelte sich darum, Strassburg nicht zu enterben, «diese Stadt der Intelligenz, diese Grenzfestung, den Schlüssel Frankreichs nach Osten, die natürliche Niederlage aller aus Le Havre kommenden Kolonialwaaren und der Pariser Luxusgegenstände auf der einen und der Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht auf der andern Seite. Auf das genannte Schreiben erfolgten jedoch sehr ungünstige ministerielle Entscheidungen, dahin lautend, dass die Regierung die ausserordentliche Wichtigkeit der Frage nicht verkenne, dass sie aber diejenige Richtung der Eisenbahnlinie vorschlagen müsse, welche mehr den allgemeinen Interessen entspreche, dass ferner die Vorstudien sowohl für die Bahn nach Lyon als auch nach Strassburg im Gange seien, um die s. Zt. gemachten Projekte über die beiden Bahnen zu verbessern, und dass es erst nach Beendigung dieser Studien möglich sei, der weiteren Frage der zu wählenden Richtungen näher zu treten. Auch die persönliche Interpellation des Ministers der öffentlichen Arbeiten von seiten des Bürgermeisters von Strassburg und des Präfekten hatten keinen weiteren greifbaren Erfolg. In dieser Lage beschloss der Präfekt, diejenigen Orte, welche das

dringendste Interesse an der Lösung der Frage hätten, aufzufordern, bei der Regierung durch Anerbietungen des Mitbewerbs und eigener Opfer vorstellig zu werden. Diese Beweise des guten Willens würden einen günstigen Einfluss auf die Entschliessungen der Regierung ausüben und eine der wichtigsten Erwägungen zu heben imstande sein, nämlich diejenige über den Umfang der Ausgaben für das Unternehmen. Es wurde alsdann eine Kommission ernannt, deren Aufgabe es sein sollte, über die Mittel zur Herausforderung des Mitbewerbs der einzelnen Orte schlüssig zu werden und diese Anerbieten in einem Aktenstücke zu sammeln.

In der Sitzung des Strassburger Munizipalrates vom 2. November 1841 wurde nun die Frage eingehend erörtert. Ueber die zu wählende Richtung der Linie Paris-Strassburg waren verschiedene Vorschläge gemacht worden. Die Bahn sollte von Paris über Vitry-le-Français nach Nancy und von da entweder durch das Moder- oder Zorn- oder endlich durch das Breuschthal nach Strassburg gehen. Die grösste Entfernung zwischen Paris und Strassburg würde auf direktem Wege 520 km., die kürzeste 440 km., die Route über Dijon nach Strassburg dagegen 703 bezw. 685 km. betragen haben, also letztere bedeutend länger gewesen sein als erstere, selbst im günstigsten Falle. Diese Unterschiede mussten sich bei dem Transporte von Personen und Gütern sehr bemerkbar machen; denn die geringste Geschwindigkeit der Züge zu 32 km. gerechnet, ergaben sich für 480 km. auf der direkten Linie Paris-Strassburg 15 Stunden und für 703 km. auf der Linie Paris-Dijon-Strassburg 22 Stunden Fahrzeit. Auch die kommerzielle Frage wurde eingehend erörtert und besonders auf die Beziehungen zwischen Preussen und Belgien über Köln nach Anvers, auf die Verbindung von Köln mit Mainz und Mannheim aufmerksam gemacht, wodurch Anvers für ganz Mittel- und Süddeutschland ein bedeutender Ausgangspunkt des Handels würde, wogegen Frankreich ankämpfen müsste.

Es kam noch ein weiterer Umstand in Betracht. Oesterreich war damals eifrig damit beschäftigt, die Donau, diesen «wilden und sich selbst überlassenen Strom», schiffbar zu machen, wodurch derselbe für Europa und Asien von unberechenbarer kommerzieller Wichtigkeit wurde. Um die Donau jedoch zu einer internationalen Verkehrsader zu gestalten, musste dieselbe mit dem Rheine

verbunden werden, welches bekanntlich schon der Gedanke Cäsars, Karls des Grossen und Napoleons gewesen war. Zu jener Zeit war der König von Bayern mit der Herstellung eines Kanales zwischen Donau und Main beschäftigt, welcher im Jahre 1842 seiner Vollendung entgegen gehen sollte. Ebenso waren Kanäle zwischen Ulm und Mannheim oder Kehl geplant. Aus diesen Gründen und im Hinblick darauf, dass Belgien seine Verbindungen mit dem Rheine und Deutschland bald fertiggestellt hatte, galt es, unverzüglich die direkte Eisenbahnlinie Paris-Strassburg herzustellen.

Nachdem der Munizipalrat seine Entschliessungen in diesem Sinne zusammengestellt hatte, wurde beschlossen, der Regierung das hohe Interesse für die Ausführung der Bahn von Paris nach Strassburg noch dadurch zu bekunden, dass die Stadt Strassburg auf dem Wege des öffentlichen Mitbewerbes die Summe von einer Million zeichnete, ein Beispiel, welchem die anderen interessirten Orte sicherlich folgen würden.

Bau der Bahn.

Im Jahre 1842 wurde durch Gesetz vom 11. Juni endgültig der Bau einer Eisenbahn von Paris nach Strassburg mit Abzweigung von Frouard über Metz nach Saarbrücken an die preussische Grenze genehmigt und die Bauausführung auf der Hauptlinie unverzüglich auf Staatskosten in Angriff genommen. Den Weiterbau übertrug die Regierung durch Gesetz vom 19. Juli 1845 der inzwischen constituirten Paris-Strassburger Eisenbahn-Gesellschaft mit einer gleichzeitigen Concessionsgewährung des Betriebes der genannten Bahnen auf die Dauer von 43 Jahren 266 Tagen. Die besonderen, für die Gesellschaft äusserst günstigen Bedingungen, niedergelegt in dem der Gesetzes-Urkunde beigegebenen Lastenhefte, waren folgende: Die Regierung verpflichtete sich zur Uebernahme des Grunderwerbs, der Erdarbeiten, Kunstbauten, Herstellung der Stationen, Werkstätten und Wärterhäuser der Strecke Paris-Strassburg, während die Gesellschaft auf ihre Kosten den Oberbau mit allem Zubehör, einschliesslich Kiesbettung ausführen, ferner das gesamte Betriebsmaterial, sowie Signal-Vorrichtungen, Inventarien und Utensilien zur Ausrüstung der Bahn liefern sollte. Die Abzweigung von

Frouard über Metz nach Saarbrücken, preussische Grenze, hatte die Gesellschaft dagegen auf ihre alleinigen Kosten auszuführen. Die ganze Bahn sollte zweigleisig hergestellt werden.

Während 5 Jahren nach Eröffnung derselben war der Gesellschaft der Genuss des vollen Reingewinnes zugesagt, nach Ablauf dieser Frist fiel dem Staate die Hälfte desjenigen Betrages zu, welcher 8 % des von der Gesellschaft aufgewendeten Anlagekapitals überstieg. Die Höchstsätze der Beförderungspreise wurden, wie folgt, festgesetzt:

1. Klasse Personenbeförderung	=	0,10 frs.
2. » »	=	0,075 frs.
3. » »	=	0,055 frs.

Viehbeförderung pro Stück und km. = 0,10—0,04—0,02 frs.

Eilgut: frische Fische, Austern = 0,50 frs. pro Tonne und km.

Güter der 1. Klasse pro Tonne und km.	=	frs. 0,18
» » 2. » » » » »	=	frs. 0,16
» » 3. » » » » »	=	frs. 0,14
Kohlen, Dünger, Schlacken, Asche etc.	=	frs. 0,10

Verschiedene andere Gegenstände, Wagen, Lokomotiven und desgl. = frs. 0,25.

Für Eilgut-Beförderung die doppelten Sätze.

Die Gesellschaft hatte das Recht, diese Sätze nach Ablauf einer gewissen Frist zu ermässigen, jedoch unter der Bedingung höherer Genehmigung, öffentlicher Bekanntgabe und Ausschluss jeder Bevorzugung von einzelnen Versendern. Vor Ausführung der Arbeiten sollte die Gesellschaft die Summe von 12 500 000 frs. hinterlegen. Der Bau der Bahn verzögerte sich, zum Theil infolge der Finanzkrisen und politischen Wirren der Jahre 1846—48 sehr lange, so dass die Eröffnung der ersten, auf elsass-lothringischem Gebiete gelegenen Strecke: Pagny-Metz, am 10. Juli 1850, der Strecke Saarburg-Strassburg am 29. Mai 1851, Metz-St. Avold am 24. Juli 1851, St. Avold-Forbach am 16. November 1851, Avricourt-Saarburg am 15. August 1852 und Forbach-Saarbrücken am 16. November 1852 erfolgte.

Bereits im Jahre 1845 hatte die französische Regierung im Anschlusse an das Gesetz vom 11. Juni 1842 über die Ausführung grosser Eisenbahnlinien eine Bahnpolizei-

Ordnung herausgegeben. Dieser folgte durch königliche Ordonnanz vom 15. November 1846 das «Reglement über die Polizei, Sicherheit und den Betrieb der Eisenbahnen», welches in 8 Titeln Bestimmungen enthielt: 1. über die Eisenbahnstationen und Strecken, 2. über das Betriebsmaterial, 3. über die Zusammensetzung der Züge, 4. über Abfahrt, Fahrt und Ankunft des Züge, 5. über Einziehung der Frachten und Nebengebühren, 6. über die Ueberwachung des Betriebes, 7. über Massnahmen betreffend das ausserhalb der Eisenbahn stehende Publikum, 8. Allgemeines. Dieses Reglement ist im Wesentlichen noch heute bei den französischen Bahnen gültig.

Fortsetzung der Bahn von Basel nach Strassburg über Strassburg hinaus.

Vorverhandlungen.

Wie bereits an betreffender Stelle hervorgehoben wurde, sollte die Linie Basel-Strassburg ein Verbindungsglied grösserer Durchgangs-Routen sein und erst als solches ihre eigentliche Bestimmung erfüllen. In dem Protokolle der Enquête-Kommission war gesagt, dass die Kommission es für ihre Pflicht halte, die Aufmerksamkeit der Regierung auf einen Punkt zu lenken, welcher eines der wesentlichsten Elemente für das Gelingen des Unternehmens enthielte, nämlich die Verbindung der elsässischen Eisenbahn mit einem Systeme anderer Linien, von Strassburg nach Mannheim, von Strassburg nach Saarbrücken, nach Paris und Le Havre. Die Kommission sei davon überzeugt, dass die projektirte Eisenbahn der Ausgangspunkt sein müsse für ein vollständiges System, dessen Ausführung allein die Vortheile verwirklichen könne, welche Frankreich von der Einführung des neuen Verkehrsmittels erwarte. Infolgedessen sah sich die Regierung veranlasst, einen besonderen Passus in dem Lastenhefte als Artikel 1 aufzunehmen, welcher die Gesellschaft verpflichtete, falls die in der bayerischen Pfalz projektirte Eisenbahn von Mannheim nach Lauterburg zur Ausführung käme, ihrerseits die Linie Basel-Strassburg in einer Frist von 5 Jahren bis nach Lauterburg zu verlängern. Wenn innerhalb dieser Frist die Gesellschaft nicht in die Lage gesetzt sei, diese Bedingung

zu erfüllen, so sei sie vollständig davon entbunden. Vier Jahre später, im Jahre 1842, war die bayerische Strecke, von Speier nach der Grenze noch nicht in Angriff genommen; aber in Frankreich blieb die Notwendigkeit der Bahn von Strassburg nach Speyer stets im Vordergrunde der Erörterungen und wurde auch in der Konzessions-Urkunde der Paris-Strassburger-Gesellschaft zum Gegenstande besonderer Abmachungen bezüglich des Gemeinschaftsbahnhofes Strassburg. Später fanden zwischen der französischen und der bayerischen Regierung direkte Verhandlungen statt, um die für beide Länder gleich wichtige Angelegenheit zu gutem Ende zu führen. Das Ergebniss dieser Unterhandlungen war die am 4. Februar 1848 zu Strassburg abgeschlossene Konvention zwischen Bayern und Frankreich, betreffend Ausführung einer Eisenbahn von Strassburg nach Speyer. Diese Konvention fand jedoch in der französischen National-Versammlung so lebhaften Widerstand, dass eine vorläufige Vertagung der Ratifikation des Vertrages erfolgte. Gegen die projektirte Linie war besonders angeführt worden, dass bereits rechtsrheinisch eine Eisenbahn bestände, so dass eine neue linksrheinische durch die entstehende Konkurrenz beide vernichtete. Dieser Einwand verfehlte nicht seine Wirkung, besonders auch auf die journalistische Welt, so dass bereits am folgenden Tage ein bedeutendes Blatt die gesetzgebendeVersammlung zu dem Vertagungs-Beschlusse beglückwünschte und dem Erstaunen darüber Ausdruck gab, dass man einen derartigen Gesetz-Entwurf hatte unterbreiten können, der zum Ziele hatte, «eine Eisenbahn von Paris nach Weissenburg zu erbauen, die doch unbedingt derjenigen von Basel nach Strassburg hätte Konkurrenz machen müssen». Hier war das betreffende Blatt anscheinend in eine eigentümliche Komplikation geographischer Begriffe geraten.

Die Vertagung der wichtigen Angelegenheit hatte in den betheiligten Kreisen des Unter- und Ober-Elsass einen grossen Sturm hervorgerufen, und sowohl die Strassburger Handelskammer als auch der Munizipalrat beschäftigten sich eingehend mit der Frage. Letzterer berief unterm 29. November 1849 eine Sitzung ein, in welcher die von der gesetzgebenden Versammlung gegen das Projekt vorgebrachten Gründe besprochen und entkräftet wurden. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Herstellung des Anschlusses an die bayerische Grenze

durch eine Verlängerung der Basel-Strassburger-Linie über Strassburg hinaus dringend erforderlich sei, da sie ja das eigentliche Motiv der genannten Linie gewesen.

Die Basel-Strassburger Eisenbahn war s. Zt. angesichts der badischen Bahn einerseits und derjenigen von Strassburg nach Mannheim andererseits erbaut worden. Nachdem man die Summe von über 40 Millionen für dieselbe ausgegeben hatte, durfte man nicht zögern, ihr durch eine neue Ausgabe von 12 Millionen diejenigen Lebenselemente zu liefern, welche ihr noch fehlten, um sie in den Stand zu setzen, ihrem ursprünglichsten und wesentlichsten Zwecke zu dienen, demjenigen der Erhaltung des Personen- und Güterverkehrs auf dem linken Rheinufer. Um zu beweisen, dass die Strecke Strassburg-Mannheim (linksrheinisch) durch die Konkurrenz mit der badischen Bahn ihren eigenen Ruin finden würde, hatten die Gegner des Projektes die Schwierigkeiten der Ausführung derselben absichtlich übertrieben. Während von kompetenter Seite die Ausgaben pro km auf 207 000 frs. geschätzt wurden (11 bis 12 Millionen im Ganzen für circa 60 km), hatten jene die Kosten pro km auf 300 000 und sogar 500 000 frs. veranschlagt. Man motivirte dies damit, dass die bayerische Pfalz durchweg Gebirgsland sei, und dass die geplante Eisenbahn auch im Unter-Elsass gebirgiges Terrain durchschneiden müsse. Jedem einigermassen mit den geographischen Verhältnissen der beiden Länder Vertrauten ist es bekannt, dass diese Vermutung weder für das eine, noch für das andere Land zutrifft.

Die ganze Strecke Mainz-Strassburg zerfiel in vier Sektionen. Der erste Theil, von Mainz nach Ludwigshafen, war von der hessischen Regierung concessionirt und bereits im Bau begriffen, so dass die Eröffnung im Laufe des Jahres 1851 erwartet wurde. Der zweite Theil, von Ludwigshafen nach Speyer, war bereits seit 2 Jahren in Betrieb. Für den dritten Theil, von Speyer nach der französischen Grenze, hatte eine Gesellschaft von der bayerischen Regierung die Concession erhalten und wartete nur auf den Abschluss des internationalen Vertrages, welcher den Anschlusspunkt feststellen und die Herstellung des vierten, des französischen Theiles, sichern sollte.

Was nun die eigentlichen Elemente für das Gelingen und den finanziellen Erfolg der geplanten Eisenbahn an-

belangt, so hatten die Gegner des Unternehmens auf französischer Seite diese vollständig in Abrede gestellt, indem sie behaupteten, dass der in Betracht kommende Theil des Elsass zwischen Weissenburg und Hagenau sehr wenig bevölkert, gar nicht industriell sei, und sogar so weit gingen, ihn mit dem Namen «Steppe» zu bezeichnen. In der That aber hatte jenes mit Steppe betitelte Gebiet bereits damals eine sehr dichte Bevölkerung von 120 000 Seelen auf eine Länge von 50 km, d. h. pro km durchschnittlich 2000 bis 2500 Einwohner, und nach offiziellen Erhebungen belief sich der Personenverkehr in den öffentlichen Wagen im Jahre 1845 auf 241 495 Personen und in Privat-Fuhrwerken auf 471 378. Der Theil des Departements Unter-Elsass, welcher von der geplanten Eisenbahn durchschnitten werden sollte, war vorzugsweise industriell und ackerbautreibend, und die Produkte des Ackerbaues eigneten sich besonders für den auswärtigen Handel. Die Stadt Bischweiler lieferte 2200 Tonnen Manufaktur- und Wollwaaren für den Handel, die Schmieden von Niederbronn, Jägerthal, Zinsweiler und Merzweiler versandten etwa 4000 Tonnen rohes und bearbeitetes Eisen, von denen mindestens 3000 der Eisenbahn nach Hagenau als Transporte zugutekommen mussten. Hagenau, Gries, Kurzenhausen, Bischweiler, Oberhofen, Hördt, Kaltenhausen, Schweighausen, alle diese geschäfsthätigen Gemeinden, von denen einige zu den reichsten des Elsass zählten, brachten mehrere Tausend Tonnen Oele, Hopfen, Hanf und Krapp, Sufflenheim, Oberbetschdorf, Lobsann, Bechelbronn, Wingen u. a. mehrere Tausend Tonnen Glaswaaren, Kitt und Töpferwaaren jeder Art in den Handel. Hieraus ergab sich ein Binnen-Verkehr von ca. 12 000 Tonnen Industrie- und Ackerbau-Erzeugnissen. Rechnete man ferner die Einfuhr hinzu, welche sich im Jahre 1846 auf 15 125 Tonnen belief, ferner die Ausfuhr von 2680 Tonnen (desselben Jahres), so ergab sich ein Gesamt-Güter-Verkehr, welcher das Unternehmen einer Eisenbahn von Strassburg nach der bayerischen Grenze schon allein mehr als genügend sicherstellen musste.

Ausserdem waren noch zwei wichtige Verkehrs-Elemente zu berücksichtigen, der Transport von Kohlen und der Durchgangs-Verkehr. Für den ersteren kamen hauptsächlich die Gruben von Bexbach in Betracht. Die Strecke Bexbach-Speyer (103 km) über Neustadt a. H.

war bereits seit August 1849 dem Betriebe übergeben, es fehlte daher nur noch die Verbindung von Speyer mit Strassburg, um den Transport von Kohlen aus Bexbach nach dem Elsass per Eisenbahn zu ermöglichen. In einem Zusatzartikel zu der Konvention vom 4. Februar 1848 hatte die bayerische Regierung bestimmt, «dass die Güter im Transit-Verkehre von Speyer nach Strassburg und die Kohlen von Neustadt nach Weissenburg zum gleichen Satze befördert werden sollten wie auf der direkten Linie. Hierdurch ergaben sich für Kohlen von Bexbach folgende Preise:

Dieselben kosteten auf dem Platze 70 bis 89 Centimes pro 100 kg, d. h. die erste Sorte 8,90 frs. pro Tonne. Der Transportpreis für Massengüter, auch Kohlen, war $^1/_2$ Kreuzer für die Meile (4 km) und 50 kg auf den bayerischen Bahnen; 28 Kreuzer = 1 frs., ergiebt für die Tonne Kohlen $8^3/_4$ Centimes pro km.

Zugunsten der Bexbacher Kohlen hatte die bayerische Regierung folgende Frachtermässigungen eintreten lassen:

Von	2500	bis	5000	Zentner	um 20%
»	5000	»	7500	»	» 25%
»	7500	»	10000	»	» 35%
Ueber	10 000	Zentner			» 45%

Die Entfernung von Bexbach nach Weissenburg über Speyer beträgt 153 km. Nach dem bereits erwähnten Zusatzartikel zu der Konvention vom 4. Februar 1849 wurde für die nach Frankreich bestimmten Kohlen die Fracht nach der direkten Linie Bexbach-Neustadt-Weissenburg berechnet, d. i. 77 + 40 = 117 km.

Der Preis der Kohlen stellte sich daher, unter Annahme des ermässigten Transport-Satzes von 4,81 Centimes pro km und Tonne zu einer

Fracht von	frs.	5,62
Hierzu der Preis der Kohlen an der Grube pro Tonne	»	8,90
auf zusammen	frs.	14,52

pro Tonne 1. Qualität, nach Weissenburg geliefert.

Die Entfernung von Weissenburg nach Strassburg war mit 60 km veranschlagt. Unter Annahme des von der Basel-Strassburger Eisenbahn-Gesellschaft gebräuchlichen Transportsatzes für Kohlen von 5 Centimes, stellte sich die Fracht von Weissenburg nach Strassburg

auf 3 frs. und der ganze Preis der bayerischen Kohlen, nach Strassburg geliefert, daher zusammen auf 17,52 frs., während derselbe damals 34 frs. betrug.

Diese Zahlen beweisen zur Genüge, von welch' grossem Vortheile die projektirte Bahn für die Industrie des Ober- und Unter-Elsass war.

Was den Transit-Verkehr anbelangt, so war es immerhin schwieriger, für denselben eine feste Grundlage der Berechnung zu finden, denn nichts ist veränderlicher als der Transit-Verkehr. Dieser sucht sich vor Allem den billigsten Weg; wenige Centimes Mehrfracht können ihn vertreiben, wenige Centimes geringere Fracht können ihn herbeirufen.

Der gesamte Transit-Verkehr von Frankreich betrug etwa 33 000 Tonnen im Jahr, davon entfielen 15 000 auf das Elsass aus dem Verkehre zwischen Holland und der Schweiz. Diesen galt es vor allem zu erhalten, denn je weiter die badische Bahn vorgerückt war, um sich der Schweiz zu nähern, um so fühlbarer war der Verlust der Transporte im Transit-Verkehre für das Elsass gewesen. Die offiziellen Erhebungen der Zollverwaltung hatten seit 1846 ein beträchtliches Sinken des Verkehrs aus Holland über Strassburg nach der Schweiz ergeben, und zwar:

von 14 657 Tonnen im Jahre 1846
auf 12222 » » » 1847 und
auf 10677 » » » 1848.

Der Verlust würde noch grösser gewesen sein, ohne die Dampfschiffe auf dem Rheine, welche die Waaren von Köln und Holland auf direkter Linie nach Strassburg brachten, ohne dass in Mannheim eine Umladung auf die Eisenbahn stattgefunden hatte. Diese Transporte betrugen im letzten Jahre über die Hälfte des Gesamttransportes. Da Baden im Süden zudem eine direkte Verbindung mit der Eisenbahn nach Zürich plante, so war das Elsass nahe daran, auch noch die letzte Tonne des Transit-Verkehrs von Holland nach der Schweiz zu verlieren. Das einzige Rettungsmittel bestand daher in der schleunigen Herstellung der Linie Strassburg-Speyer, um die Verbindung Mainz-Basel zu vervollständigen. Die linksrheinische Strecke betrug alsdann 333 km von Basel nach Mainz, gegen 376 km rechtsrheinisch von Biebrich nach Basel. Dieser Vortheil von 43 km

musste sicherlich dazu beitragen, dem Elsass den alten Transit-Verkehr wieder zu sichern und ferner einen grossen Theil der rechtsrheinischen Güterbewegung auf das linke Ufer überzuführen.

Noch bedeutender waren die Resultate, welche der Personenverkehr zwischen Mainz und Basel durch die Herstellung der geplanten Eisenbahn erwarten liess. Die offiziellen Erhebungen der Dampfschifffahrts-Gesellschaft konstatirten s. Z. einen jährlichen Verkehr von Reisenden auf dem Rhein von über einer Million. Der grösste Theil dieses Verkehrs war inzwischen auf die rechtsrheinische Eisenbahn übergegangen, so dass die Dampfschifffahrt rheinaufwärts zwischen Köln und Strassburg bereits ganz aufgehört, während der Verkehr rheinabwärts ganz bedeutend abgenommen hatte. Mainz war ein sprechender Zeuge dessen, was aus dem linken Rheinufer werden musste, wenn man demselben die projektirte Eisenbahn verweigerte. Seine ausgedehnten Hotels, die sonst während 6 Monaten im Jahre nicht Raum genug boten für die Reisenden, die dort zusammen fluteten, waren verlassen; seine Quais, welche sonst kaum genügten, um die Entladung der Waaren, welche die Rheinschifffahrt brachte, zu bewerkstelligen, zeigten keine Spur mehr von dem Güterverkehr, der einst der Reichtum dieser bedeutenden Handelsstadt gewesen war. Auf ihre Kosten hatten sich Biebrich, Mannheim, Frankfurt bereichert. Mannheim hatte von Jahr zu Jahr die Gütertransporte sich erobert, welche Mainz verlor; und zwar betrug der Verlust für Mainz nach den offiziellen Angaben etwa 42000 Tonnen, die Steigerung des Güterverkehrs für Mannheim etwa 48000 Tonnen. Daher hatte Mainz nichts versäumt, um sich mit Worms und Speyer zu verbinden, in der Erwartung, dass auch von Speyer aus die geplante Eisenbahn nach Strassburg bald hergestellt sein würde. Nur Frankreich zögerte noch mit der Herstellung des elsässischen Theiles der Verbindung von Speyer mit Strassburg, indem es die Ratifikation der Konvention mit Bayern verweigerte, welche Letzteres inzwischen längst verwirklicht hatte.

Auch in strategischer Hinsicht bot die geplante Eisenbahn grosse Vortheile, da sie nach Fertigstellung senkrecht aufstossender Linien aus dem Innern Frankreichs, von denen die Strecke Paris-Strassburg auch bereits in Angriff genommen war, den Transport von

Truppen nach einem beliebigen Punkte der ganzen, 200 km langen Rheinlinie im Falle der Notwendigkeit gestattete.

Diese Erwägungen waren es hauptsächlich, welche den Munizipalrat von Strassburg in seiner Sitzung vom November 1849 zu dem Beschlusse führten, die französische Regierung von Neuem zu ersuchen, die Konvention vom 4. Februar 1848 in kürzester Frist der Sanktion der gesetzgebenden Versammlung zu unterbreiten, damit endlich die geplante Eisenbahn von Strassburg nach Altenstadt bei Weissenburg auf französischem und diejenige von Altenstadt nach Speyer auf bayerischem Gebiete hergestellt würde. «Die französische Regierung wolle ferner», hiess der zweite Beschluss, «derjenigen Gesellschaft, welche mit dem Baue der Bahn beauftragt würde, eine Geldsubvention gewähren, sei es als Zinsgarantie oder irgend eine andere Unterstützung, welche als angemessen und wirksam betrachtet werden könne, damit durch die Mässigkeit ihrer Tarife die französische, linksrheinische Eisenbahn imstande sei, die Konkurrenz mit der rechtsrheinischen mit Erfolg durchzuführen».

Strassburg-Lauterburg oder Strassburg-Weissenburg
Bau der Strecke Strassburg-Weissenburg.

Es dürfte hier am Platze sein, einige Daten nachzuholen. Bekanntlich hatte das Gesetz vom 6. März 1838 angeordnet, dass die Strecke Basel-Strassburg längs des Rheines nach Lauterburg verlängert werden sollte, woselbst die Eisenbahn von Mainz über Speyer einmünden würde. Diese Bestimmung wurde auch noch später, im Jahre 1844, aufrecht erhalten und von dem Kreisrate von Weissenburg und dem Generalrate des Unter-Elsass unterstützt. Im Jahre 1845 wiederholte der Kreisrat seine Bitte, und der Präfekt erstattete dem Generalrate Bericht, in welchem gesagt war, dass sich eine bayerische Gesellschaft in Speyer konstituirt habe, welche von der Regierung zur Herstellung einer Eisenbahn von Ludwigshafen nach Lauterburg ermächtigt sei, dass ferner die Basel-Strassburger Eisenbahn-Gesellschaft Vorstudien unternommen habe, welche einer Verlängerung dieser Bahn nach Weissenburg gelten und endlich, dass es nicht ratsam sei, eine andere Linie zu wählen, als

diejenige des Rheinufers, da die bayerische Regierung Lauterburg zum Anschlusspunkte bestimmt habe und auf der genannten Linie die Schwierigkeiten des Terrains weit geringere seien als in der Richtung nach Weissenburg. Der Generalrat erkannte daraufhin, dass die Rheinlinie vorzuziehen, gleichzeitig aber die Städte Hagenau und Bischweiler mitzuberücksichtigen seien.

Somit schien die Angelegenheit endgültig zugunsten der Gemeinden unterhalb Drusenheim bis Lauterburg erledigt zu sein, als im Jahre 1846 die Stadt Weissenburg durch einen Artikel in dem Courrier du Bas-Rhin eine Polemik über die Frage der Einmündung der Verlängerungslinie Basel-Strassburg eröffnete, indem sie zur Darstellung brachte, dass die Strecke Hagenau-Weissenburg derjenigen von Bischweiler nach Lauterburg vorzuziehen sei. Infolgedessen sahen sich die bei der Frage interessirten Orte am Rheine veranlasst, ihre Rechte zu vertreten, und die Stadt Selz liess durch einen ihrer Mitbürger eine Denkschrift an die Deputirtenkammer aufstellen. In dieser Denkschrift war angegeben, dass die Städte zwischen Selz und Lauterburg sich seit den Unglücksjahren 1814 und 1815 in der traurigsten Lage befänden; weder der Handel, noch die Industrie, noch auch der Ackerbau würden zur Geltung kommen, da in der ganzen Umgebung kein einziges Absatzgebiet für ihre Produkte sich eröffnete. Diese Gegend hätte daher das Recht, von der Regierung Berücksichtigung zu verlangen, zumal ihr eigenes Interesse mit dem allgemeinen in diesem Falle übereinstimmte. Zunächst würden die Mehrkosten für die Strecke Hagenau-Weissenburg-Speyer gegenüber derjenigen über Lauterburg mehrere Millionen Francs betragen, ausserdem die Transportpreise für die Güter sich durch den Umweg um 14 bis 15 Centimes pro Ctr. erhöhen. In dem betreffenden Artikel des Courrier du Bas-Rhin war angegeben worden, dass die Vortheile für den Transit-Verkehr in keiner Weise alterirt würden, ob man nun der einen oder der anderen Linie den Vorzug gäbe, ferner wären auch die individuellen Rechte der Einwohner der in Frage kommenden Gegenden auf der einen wie auf der anderen Seite die gleichen, es müsste daher der Stadt Weissenburg, als derjenigen Stadt, wo sich die zahlreichsten Interessen vereinigt fänden, der Vorzug gegeben werden. Gegen diese Behauptung richtete sich die Denkschrift der Stadt

Selz, indem sie die Richtigkeit der Prämissen in Abrede stellte, da keineswegs auf den beiden Linien die gleichen Vortheile für den Transitverkehr vorhanden wären. Die Linie über Lauterburg würde aber auch eine grössere Personen-Frequenz sichern, da die Bewohner zwischen Bischweiler und Lauterburg alsdann nicht mehr, wie bisher, die badische Eisenbahn zu benützen brauchten, und die Einwohner der Städte und Dörfer unterhalb des Hagenauer Waldes, dem Beispiele der Städte Molsheim, Rosheim, Oberehnheim, Barr folgend, auf den Omnibus-Wagen von Sulz u. W. und Weissenburg nach den Stationen Hagenau, Bischweiler, Selz und Lauterburg sich überführen lassen könnten.

Bezüglich der zweiten Prämisse, Gleichheit der beiderseitigen individuellen Rechte, wurde auf die traurige Lage der Städte Selz und Lauterburg hingewiesen, eine Lage, welche die Herstellung einer Eisenbahn zur Existenzfrage machte, während für die Stadt Weissenburg, welche, als Sitz eines Gerichtshofes, einer Unterpräfektur, einer Forst-Inspektion, eines Zoll-Hauptbureaus, einer Garnison und demnächst einer Kreisdirektion, sich bereits im Besitze aller erdenklichen Rechte befände, die Anlage einer Eisenbahn nur ein untergeordnetes Interesse beanspruchte.

Gegenüber der Behauptung, dass die Strecke Strassburg-Weissenburg einen dreifach bedeutenderen Frachtwagen-Verkehr aufweise, als diejenige von Lauterburg, führten die Verteidiger der letzteren in der betreffenden Denkschrift an, dass es allgemein bekannt sei, dass alle Frachtwagen von Weissenburg ab die Strasse über Niederrödern und Roppenheim und alsdann die Rheinroute bis Strassburg benützten, aus dem einfachen Grunde, weil die Abhänge von Riedselz-Schönenburg und Sauerburg für schwerbeladene Wagen unzugänglich seien. Die Einfuhr über Lauterburg erfolgte entweder für Strassburg oder für Bischweiler und Niederbronn. Bischweiler allein empfing auf diesem Wege eine solche Menge von Wolle, dass die Einfuhrgebühr für diesen Artikel in Lauterburg etwa eine Million Francs jährlich betrug.

Das Komite der bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche für die Strecke Speyer-Lauterburg sich constituirt hatte, war, für den Fall, dass die französische Regierung die Richtung Weissenburg wählte, entschlossen, sich

aufzulösen. Die bayerische Regierung dagegen hatte sich das Recht vorbehalten, die endgültige Trace zu bestimmen, nachdem die Vereinbarungen mit Frankreich getroffen worden wären.

Es ist gewiss, dass die Gründe, welche die beiden Parteien für ihre Sache vorbrachten, nicht rein objektiver Natur waren. Wie aber stellte sich die Frage der zu wählenden Richtung, wenn man von einem Standpunkte ausging, der nicht die Interessen Einzelner, sondern diejenigen der Gesamtheit der Bevölkerung des Elsass vertrat? Die Eisenbahn erfüllte bei ihrem ersten Erscheinen je nach den Verhältnissen des einen oder des anderen Landes einen verschiedenen Zweck. Entweder war sie, in Ländern, wo alle Kultur noch im Anfangsstadium begriffen war, wie in Amerika, dazu bestimmt, den Verkehr überhaupt erst zu schaffen, oder aber, wie in den meisten Kulturstaaten Europas, bestand die Aufgabe des neuen Transportmittels darin, die Bedingungen bereits vorhandenen lebhaften Verkehres zu erleichtern und diesen selbst zu einer vorher nie geahnten Höhe emporzuheben. In diesem Falle galt es vor Allem, solche Gegenden zunächst zu berücksichtigen, welche die grösste Bevölkerungsdichtigkeit, die günstigsten Produktions-Verhältnisse des Bodens und die reichsten Industrien auszeichneten. Von diesem Standpunkte betrachtet, bot aber die Strecke Strassburg-Hagenau-Weissenburg die besten Chancen; denn da war zunächst Bischweiler mit seinen bedeutenden Tuchfabriken und seinem Wollhandel, Hagenau als wichtiger Ausfuhrort für Hopfen, Krapp und Oele, endlich Weissenburg, Kreishauptstadt, hervorragend durch die Landwirtschaft und die Mannigfaltigkeit seiner Industrien. Die Verbindungslinie dieser drei Punkte berührte einen der reichsten, dichtestbevölkerten und industriellsten Theile des Unter-Elsass. Wenn man die bei der Lauterburger Strecke direkt interessirten Gebietstheile mit denjenigen der Route über Bischweiler, Hagenau und Weissenburg verglich, so ergab sich bezüglich der Anzahl der Gemeinden das Verhältnis von 68 zu 108, bezüglich der Bevölkerungsdichtigkeit pro km das Verhältniss von 1754 zu 2221, bezüglich des Personen-Verkehres das Verhältniss von 12575 zu 45983 Reisenden pro km Länge. Der aus der Grund- und Gewerbesteuer sich ergebende Reichtum verhielt sich für die erstere Strecke zur zweiten, wie das

Einfache zum Doppelten. Die Linie Strassburg-Lauterburg (über Bischweiler) vermittelte einen Gesamt-Güter-Verkehr von 1483 Tonnen, diejenige über Hagenau nach Weissenburg einen solchen von 4514 Tonnen. Die wichtigsten Erzeugnisse des Bodens und der Industrie, welche dabei in Betracht kamen, waren Getreide, Hanf, Hopfen, Krapp, Rübsaat, Oele, Bau- und Brennholz, Asphalt, Töpferwaaren, Glaswaaren, rohes und bearbeitetes Eisen, Tücher u. s. w.

Für den Transit-Verkehr allerdings war die Lauterburger Linie günstiger, denn die Entfernung der projektirten Linie Vendenheim-Langenkandel (bei Lauterburg) war gleich 61,910 km, diejenige von Vendenheim nach Weissenburg gleich 69,114 km, es verblieb also zugunsten der ersteren eine Differenz von 7,204 km. Nun bestand eines der wichtigsten Mittel, den Transit-Verkehr auf das linke Rheinufer überzulenken und die badische Konkurrenz zu entkräften, sicherlich darin, eine möglichst kurze Verbindung zwischen den in Frage kommenden Städten Mainz und Basel zu schaffen.

Von verschiedenen Seiten wurden jedoch, hauptsächlich von der Strassburger Handelskammer, wohlbegründete Zweifel hervorgebracht, dass der vielumstrittene Transit für das Land nicht unbedingt eine Quelle des Wohlstandes sein müsse, denn, so wurde angenommen, die von Mainz oder Ludwigshafen in Lauterburg einlaufenden Wagenladungen würden an der Grenze verplombt und unverzüglich nach der Schweiz, ihrem Bestimmungsplatze, weiterlaufen. Der Vortheil aus diesen Transporten musste in erster Linie der Eisenbahn-Gesellschaft zufallen, konnte für die verschiedenen Zweige der inländischen Arbeit aber gar nicht in Betracht kommen.

Ganz anders dagegen war es mit der Route Weissenburg beschaffen, durch welche die volkswirtschaftlichen Interessen in höherem Masse berücksichtigt wurden. Auf der Strecke Weissenburg-Hagenau-Brumath befanden sich eine Menge von Industriewerken. welche die eingeführten Rohmaterialien, ölhaltigen Samen und Krappwurzeln, in Fabrikate umwandelten und auf diese Weise wieder zur Ausfuhr geeignet machten. Ferner begünstigte diese Strecke die Einfuhr der bayerischen Kohlen aus der Pfalz und die Ausfuhr von Gips aus Frankreich nach der Pfalz, wo alljährlich beträchtliche Mengen zu Düng-

ungszwecken gebraucht wurden. Die Stadt Strassburg sah für ihr Theil in der Herstellung der Lauterburger Linie eine besondere Gefahr, indem sie befürchtete, dass alsdann Lauterburg einen Hafen und bedeutende Handels-Etablissements erhalten und dadurch die Bedeutung Strassburgs vermindern würde. Die Zersplitterung der wirtschaftlichen Kräfte eines Landes durch neue Konkurrenzorte bedeute aber für das ganze Land einen grossen Nachtheil.

Auf die dringenden Forderungen von seiten der interessirten Kreise des Elsass und die verschiedenen Eingaben der niederen und höheren Verwaltungs-Organe erfolgte endlich die Ratifikation der Konvention mit der bayerischen Regierung und die Konzessionirung der Fortsetzung der Basel-Strassburger Linie über Vendenheim, Bischweiler, Hagenau nach der pfälzischen Grenze bei Weissenburg an die Strassburg-Baseler Eisenbahn-Gesellschaft durch das Gesetz vom 25. Februar 1852. Der französische Staat gewährte eine Subvention von 3000000 Francs und eine Zinsgarantie von 4% auf das Anlagekapital für die ersten 50 Jahre des Betriebes, unter der Bedingung, dass die Herstellungskosten bei einem Gleise die Summe von 10000000 Francs, bei zwei Gleisen die Summe von 12000000 Francs nicht übersteigen dürften. Der Grunderwerb, sowie alle Kunstbauten sollten für zwei, die Erdarbeiten und der Oberbau für ein Gleis ausgeführt, das zweite Gleis alsdann ein Jahr nach der Eröffnung der Strecke gelegt werden.

Die bereits bei Konzessionirung der Paris-Strassburger Linie getroffene Bestimmung, dass der Bahnhof Strassburg mit derjenigen Gesellschaft gemeinschaftlich benützt werden sollte, welche später die Konzession zur Fortsetzung der Basel-Strassburger Bahn erhalten würde, fand hier ihre Bestätigung. Die Strecke Vendenheim-Hagenau wurde am 18. Juli 1855, die ganze Linie Vendenheim-Weissenburg am 23. Oktober desselben Jahres dem Betriebe übergeben. Die Kosten hatten 11457694 Francs betragen. Die Herstellung des zweiten Gleises erfolgte jedoch erst im Jahre 1871 durch die unter der deutschen Regierung eingesetzte Betriebs-Kommission in Strassburg.

Konstituirung der französischen Ostbahn-Gesellschaft und ihre Bauthätigkeit.

Mit der Eröffnung der Strassburg-Baseler Eisenbahn war für ganz Frankreich, besonders auch für den Osten, der Zeitpunkt einer lebhafteren Entwickelung des Bahnbaues eingetreten, welche nur in der Mitte der vierziger Jahre bis gegen 1850 durch die Finanzkrisen und unsicheren politischen Zustände eine Unterbrechung fand. Im Jahre 1845 allerdings bestand das französische Eisenbahnnetz erst aus 16 Bahnen mit zusammen 1350 km, während zur selben Zeit beispielsweise das Königreich Preussen, dessen Bevölkerungszahl kaum die Hälfte derjenigen von Frankreich betrug, bereits 1062 km und im August des nächsten Jahres 1352 km Bahnen besass.

Die in den verschiedenen, von Eisenbahnen durchzogenen Gebieten erzielten Vortheile, der mächtige Impuls, welchen das neue Verkehrselement dem gesamten Handel und durch die Erleichterung der Beschaffung von Rohmaterialien jeder Art sowie Vermehrung der Absatzgebiete der Entwickelung aller Industriezweige verlieh, die neue Aera, welche sich für alle von der Eisenbahn zuerst begünstigten Gegenden eröffnete, riefen bald im ganzen Lande das lebhafte Verlangen nach Eisenbahnen wach.

Im Osten Frankreichs zeichneten bald zwei grosse, von Paris nach Strassburg und nach Lyon und Dijon auslaufende Linien die Umrisse eines Netzes vor, dessen weiterer Ausbau durch eine Menge von Abzweigungen und Transversallinien erfolgen musste. Die Konzession zu diesen Bahnen wurde von verschiedenen Gesellschaften nachgesucht. Eine derselben, welcher auch die Strecke Paris-Mülhausen konzessionirt werden sollte, war bereits damals mit der Ansicht hervorgetreten, dass eine Fusion der verschiedenen Gesellschaften im Interesse eines wirtschaftlicheren Betriebes durch Verminderung der allgemeinen Verwaltungskosten ratsam und auch möglich sei, um die gesamten, zwischen der Paris-Strassburger und der Paris-Lyoner Linie gelegenen und noch zu erbauenden Bahnen zu vereinigen.

Die bedeutendste unter allen im Osten Frankreichs

thätigen Gesellschaften war die Paris-Strassburger, welche nach und nach die anderen Strecken, sowie die Konzessionen zu neuen erwarb und so den Stamm der späteren «Compagnie des chemins de fer de l'Est» bildete. Durch die mit dem französischen Minister der öffentlichen Arbeiten geschlossene Konvention vom 17. August 1853 erhielt dieselbe auch die Konzession u. a. für die Linie Paris-Mülhausen sowie die verschiedenen bereits erwähnten Abzweigungs- und transversalen Bahnen des Ostens von Frankreich und schliesslich auch die Linie Strassburg-Basel mit Verlängerung nach Weissenburg durch die Fusion der Strassburg-Baseler Gesellschaft. Diese erfolgte endgültig durch das Dekret vom 21. Januar 1854.

Im Jahre 1858 ging durch Dekret vom 29. Mai auch die Abzweigung von Mülhausen nach Thann in den Besitz der Ostbahn über. Diese ersuchte gleichzeitig um die Konzession zur Verlängerung der gen. Bahn durch das industriereiche Thurthal bis nach Wesserling. Die Konzession für die gewünschte Fortsetzung von 13 km, deren Kosten auf etwa 2300000 frs. veranschlagt waren, wurde am 11. Juni 1859 ertheilt und die Strecke am 25. November 1863 dem Betriebe übergeben. Auch die Linie Mülhausen-Belfort war seit dem 15. Februar 1858 eröffnet.

Bereits längere Zeit vorher hatte die französische Ostbahn-Gesellschaft Schritte gethan, um die zwischen Strassburg und Kehl bestehende Lücke zur ununterbrochenen Verbindung der Paris-Strassburger Linie mit der badischen Bahn durch Herstellung einer Anschlusslinie auszufüllen, und im Jahre 1853, vorbehaltlich des Abschlusses eines internationalen Vertrages, um die Konzession zur Herstellung der Strecke von Strassburg nach dem Rheine und einer festen Brücke über den letzteren nachgesucht. Im Jahre 1857 endlich fanden vorläufige Abmachungen mit der badischen Regierung statt. Die Anschlusslinie wurde auf $9^1/_2$ km und die Brücke auf 235 Meter festgestellt; letztere sollte für zweigleisigen Betrieb hergestellt und die Kosten zur Hälfte von der Ostbahn-Gesellschaft und zur Hälfte von der badischen Regierung getragen werden. Die Arbeiten des Brückenbaues wurden im Oktober 1858 begonnen. Die Gesamtausgabe war auf etwa 7 Millionen frs. veranschlagt worden. Die Eröffnung

des Betriebes auf der Strecke Strassburg-Kehl fand am 11. Mai 1861 statt.

Durch Dekret vom 25. März 1852 war der Paris-Strassburger Eisenbahn-Gesellschaft eine Verlängerung der Konzessionsdauer auf 99 Jahre für die von ihr betriebenen Linien gewährt worden, unter der Bedingung, auf eigene Kosten eine Eisenbahn von Metz nach Diedenhofen in einer Frist von 4 Jahren herzustellen und dieselbe alsdann bis an die luxemburgische Grenze zu verlängern. Der letzte Fall sollte nur dann eintreten, wenn der Anschluss von Luxemburg an die französische Grenze in Angriff genommen wäre. Die Eröffnung der Strecke Metz-Diedenhofen erfolgte am 16. September 1854, der Strecke Diedenhofen-luxemburgische Grenze bei Gross-Hettingen am 11. August 1859.

Auch diese Bahn bildete nunmehr einen Bestandtheil des französischen Ostbahnnetzes. Der in Elsass-Lothringen belegene Theil desselben setzte sich im Jahre 1863 aus folgenden Linien zusammem:

Basel-Strassburg-Weissenburg mit Abzweigung von Mülhausen nach Thann und Wesserling;
Belfort-Mülhausen;
Strassburg-Avricourt und Strassburg-Kehl;
Pagny-Metz-Saarbrücken;
Metz-luxemburgische Grenze bei Gross-Hettingen.

Ueber die Kosten der ersten Herstellung der genannten Linien bis zum Schlusse des Jahres 1862 giebt der Bericht der französischen Ostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1863 folgenden Aufschluss:

Paris-Strassburg mit allen Abzweigungen nach Reims, Forbach u. Cocheren-Saarburg	=	126 354 751,44	frs.
Strassburg-Kehl	=	8 230 657,15	»
Thann-Wesserling	=	2 637 245,79	»
Metz-Gross-Hettingen	=	9 209 575,41	»
Vendenheim-Weissenburg	=	11 351 880,29	»
Strassburg-Basel und Mülhausen-Thann	=	52 593 164,65	»
(darunter Ankaufspreis 45659773 frs.)			
Paris-Mülhausen	=	170 474 031,36	»

Das elsass-lothringische Eisenbahnnetz stand im Jahre 1862 mit folgenden durchgehenden französischen und internationalen Routen in Verbindung:

Die Strecke Strassburg-Basel setzte sich in der Schweiz nach dem Genfer See und von da über Turin nach Oberitalien fort. Projektirt war ferner bereits eine direkte Verbindung durch den Gotthard nach Mailand. Im Norden stand die Strecke Basel-Strassburg-Weissenburg über Mainz-Köln mit Amsterdam, sowie über Frankfurt a. M. mit Hamburg-Berlin und den wichtigsten Häfen der Ostsee, ferner mit Warschau und Lemberg in direkter Verbindung. Die Linie Strassburg-Nancy-Metz setzte sich im Norden über Luxemburg nach Brüssel und Anvers fort. Eine direkte Schienenstrasse zog von Cherbourg und Le Havre über Paris-Strassburg-München nach Wien und dem Balkan, eine solche auch von Mülhausen über Lyon nach Marseille und dem Ostende der Pyrenäen bei Port-Vendres.

Die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen und Fusionirung mit der Ardenner-Gesellschaft.

Wie bereits hervorgehoben wurde, war durch das Dekret vom 25. März 1852 bestimmt worden, dass die Paris-Strassburger Gesellschaft die Verlängerung der Strecke Metz-Diedenhofen nach der luxemburgischen Grenze nur in dem Falle auszuführen brauchte, wenn die Grossherzoglich Luxemburger Regierung den Anschluss ihrer Eisenbahnlinien von Luxemburg nach der französischen Grenze in Angriff nehmen würde. Die in Frage kommenden luxemburgischen Strecken bildeten ein Netz von zusammen 160 km mit der Hauptstadt als Mittelpunkt, und zwar handelte es sich um folgende Linien:

1. Luxemburg-französische Grenze (Richtung Diedenhofen).
2. » -belgische Grenze (Richtung Arlon).
3. » -preussische Grenze (Richtung Trier-Coblenz).
4. » preussische Grenze (Richtung Spa, Lüttich, Aachen, Köln).

Dieses Eisenbahnnetz war einer in Frankreich unter der Obrigkeit des Grossherzogtums Luxemburg constituirten anonymen Gesellschaft konzessionirt und mit der Konzession gleichzeitig eine Staats-Subvention von 3000000 frs. für die Sektion Luxemburg-Weisswampach

gewährt worden. Noch vor Beginn der Arbeiten hatte die genannte Gesellschaft beabsichtigt, den Betrieb ihrer Bahnen der französischen Ostbahn-Gesellschaft zu übertragen, da sie sich ausserstande sah, den zur Beschaffung der Betriebsmittel erforderlichen Kapital-Aufwand zu leisten. Für die französische Ostbahn musste der Betrieb der luxemburgischen Bahnen von dem grössten Interesse sein. Zunächst vermittelten dieselben einen neuen Anschluss an das deutsche Bahnnetz, dann aber eine direkte Verbindung mit der grossen belgischen Bahn über Arlon-Namur-Brüssel-Ostende und Anvers. Auf diese Weise wurde eine ununterbrochene Verkehrs-Route zwischen der Nordsee, den Ufern des Rheines von Strassburg bis Basel entlang, und dem Mittelländischen Meere geschaffen. Die französische Ostbahngesellschaft beeilte sich daher, in Unterhandlungen mit der luxemburgischen Gesellschaft einzutreten, welche im Jahre 1857 zum Abschlusse eines Vertrages führten. In demselben war festgesetzt worden, dass die französische Ostbahn während einer Frist von 50 Jahren mit ihrem Material, ihrem Personal und ihren Mitteln den Betrieb der der Kgl. Grossherzoglich Luxemburgischen Eisenbahn-Gesellschaft konzessionirten Linien am Tage der Fertigstellung des Anschlusses an die französische Grenze übernehmen sollte. Dieser Betrieb bezog sich auf die Unterhaltung der Bahn, der Kunstbauten, Gebäude, Stationen, den Transport von Personen und Gütern, die Unterhaltung des festen und rollenden Materials sowie die Wahrnehmung des Telegraphendienstes, unter Ausschluss aller Vergrösserungsbauten und bedeutenderen Reparaturen, soweit dieselben sich aus der Unzulänglichkeit der ersten Einrichtung ergaben. Es sollten über die Wilhelm-Luxemburgbahnen getrennte Rechnung geführt und auf die Einnahmen von der Ostbahn im Voraus erhoben werden:

1. eine jährliche Summe von 500 frs. pro km Betriebslänge zur Deckung der Kosten für das rollende Material;

2. alle aus dem Betriebe sich ergebenden Ausgabe-Beträge und zwar, wenn die kilometrische Einnahme bis 10000 frs. betrug, 65% der Roheinnahmen; bei 10000 bis 15000 frs. 60%; bei 15000 bis 20000 frs. 55% und endlich bei mehr als 30000 frs. 40% der Roheinnahme.

Der die Summe von 3 000 000 frs. übersteigende Betrag der Jahreseinnahme sollte zur Hälfte den beiden Gesellschaften zufallen, unter Vorabzug des der Grossherzoglich-luxemburgischen Regierung zur Aufrechnung der Staatssubvention von 3 000 000 frs. gehörenden Antheiles. Ein gemeinschaftliches Komite, bestehend aus 8 Mitgliedern (4 von jeder Partei), war mit der Ueberwachung der Bauausführung und des Betriebes der luxemburgischen Bahnen beauftragt.

Durch einen besonderen Anhang zu diesem Vertrage wurde die luxemburgische Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigt, eventuell die nördliche Linie zwischen Diekirch und Weisswamspach (mit 55 km) wegfallen und dafür ihren Konzessionen eine Abzweigung von Bettemburg nach Rümelingen und Esch (mit 16 km) hinzufügen zu lassen. In letzterem Falle verminderte sich die Länge des Netzes von 160 auf ca. 120 km und dementsprechend auch der im Vertrage stipulirte Betrag von 3 000 000 frs. auf 2 000 000 frs.

Durch Gesetz vom 26. Dezember 1858 übertrug die luxemburgische Regierung die gewährte Staatsbeihülfe von 3 000 000 frs. auf die Strecke Luxemburg-Diekirch, während die Ausführung der Linie Diekirch bis zur Grenze einstweilen noch verschoben wurde. Die Konzession der Bettemburg-Rümelinger und Escher Zweigbahnen erfolgte durch Grossherzogliche Verordnung vom 20. Juni 1859 und durch Gesetz vom 23. Dezember 1861 die Konzession zur Fortsetzung der nördlichen Linie über Ettelbrück nach der belgischen Grenze nebst Gewährung einer Staatsbeihülfe von 5 000 000 frs., so dass die ganze Subvention nunmehr 8 000 000 frs. betrug. Die einzelnen Strecken wurden eröffnet:

Am 5. Oktober 1859 von Luxemburg nach der belgischen Grenze (Richtung Arlon) und nach der französischen Grenze bei Gross-Hettingen.

Am 23. April 1860 die Zweigbahn nach Esch.

Am 1. Juni 1860 die Zweigbahn nach Oettingen.

Am 29. August 1861 die Linie nach der preussischen Grenze (Richtung Trier).

Am 21. Juli 1862 die Linie bis Ettelbrück.

Am 16. November 1862 die Linie bis Diekirch.

Am 15. Dezember 1866 bis Ulflingen.

Am 20. Februar 1867 bis zur belgischen Grenze und nach Spa.

Zur gleichen Zeit, als mit der luxemburgischen Eisenbahn-Gesellschaft die Unterhandlungen im Gange waren, hatten auch solche mit einer anderen Gesellschaft, der «Compagnie des Ardennes» stattgefunden. Schon seit längerer Zeit hatte das zwischen Reims-Diedenhofen und der belgischen Grenze gelegene, an Produkten jeder Art, besonders an Industrien reiche Gebiet die Aufmerksamkeit der französischen Ostbahn-Gesellschaft auf sich gelenkt. Letztere hatte schon im Jahre 1856 um die Konzession zum Baue einer Bahn nach Diedenhofen über Longuyon in der Richtung nach Sedan gleichzeitig mit der Ardenner Gesellschaft, mit welcher auch die Herstellungskosten getheilt werden sollten, nachsuchen wollen, sich aber schliesslich dahin entschieden, der Ardenner Gesellschaft den Bau jener Linie allein zu überlassen und nach einer gewissen Reihe von Jahren dieselbe auf dem Wege der Fusion von der genannten Gesellschaft zu erwerben. Ein zwischen der französischen Ostbahn- und der Ardenner Gesellschaft abgeschlossener Vertrag vom Jahre 1857 bestimmte, dass die Letztgenannte mit der Ersteren sich vereinigte unter Ueberlassung aller Konzessionen an diese. Die Fusion sollte frühestens 2 Jahre nach Inbetriebnahme sämtlicher der Ardenner Gesellschaft konzessionirten Linien, dagegen spätestens bis zum 1. Januar 1864 stattfinden. Die Strecke Diedenhofen-Fentsch wurde am 25. April 1863 eröffnet und ging durch die Fusion in den Besitz der Ostbahn über.

Auch im Süden hatte Letztere im Jahre 1858 Unterhandlungen angeknüpft, und zwar mit dem Kanton Basel wegen der Konzession zum Baue einer Anschlusslinie von der französischen Grenze bei St. Ludwig nach der Schweizer Grenze bei Basel. Dieselben hatten vor Allem den Zweck, den ungehinderten Transport von Personen und Gütern nach den Schweizer Bahnen zu ermöglichen. In Anbetracht verschiedener Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung entgegenstellten, hielt es die französische Ostbahn schliesslich für ratsam, die Konzession zum Baue der genannten Anschlussbahn der Schweizer Zentralbahn zu überlassen und wegen Uebernahme des Betriebes in besondere Unterhandlungen mit dieser zu treten, auf Grund deren eine Konvention zustande kam, welche die Ueberlassung der betreffenden Linie (von etwa 2 km) an die französische Ostbahn-Gesellschaft gegen eine

von dieser zu zahlende Entschädigung von in maximo 1000000 frs. zum Gegenstande hatte.

Gleichzeitig wurden auch die Bedingungen der gemeinschaftlichen Benützung des Schweizer Bahnhofes Basel geregelt, und zwar sollte der beiderseitige Jahresbetrag für das von der Schweizer Zentralbahn aufgewendete Anlagekapital für den Gemeinschaftsbahnhof nach Verhältniss des Verkehrs-Antheils für die Zentralbahn 60% und für die Ostbahn 40% betragen.

Entwickelung des Verkehres bis zum Jahre 1863.

Mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie mit der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Eisenbahn hatte die französische Ostbahn-Gesellschaft nach der im Jahre 1860 erfolgten Eröffnung der Linien von Bingen nach Köln, von Saarbrücken nach Trier und Bingen, Verträge abgeschlossen, welche die Einführung eines direkten Dienstes für den Personen- und Güter-Verkehr zum Zwecke hatten. Infolge dessen wurde zwischen Köln und Basel ein regelmässiger Schnellzug eingerichtet, welcher die Strecke täglich befuhr. Bezüglich des Güter-Verkehres waren mit den genannten Bahnen direkte Tarife vereinbart worden.

Die Rhein-Nahebahn von Saarbrücken nach Bingen bot für den Verkehr von Paris nach der alten Welthandelsstadt Frankfurt a. M. eine bedeutende Abkürzung von 350 km gegen die frühere Verbindung über Köln. Zur Verwertung dieses Vortheiles, welcher in erster Linie dem Güterverkehre zu Gute kam, erwirkte die französische Ostbahn die Errichtung eines internationalen Tarifes für die Transporte zwischen Paris-Le Havre und den bedeutenderen Städten Frankreichs einerseits und Frankfurt a. M. sowie den Städten der Rheinprovinz andererseits.

Von der grössten Wichtigkeit für den internationalen Verkehr Frankreichs war die im Jahre 1860 erfolgte Eröffnung der Strecke von Traunstein nach Frankenmarkt in Bayern, welche nach Fertigstellung der Verbindungslinie Strassburg-Kehl im Jahre 1861 der direkten Route Paris-Wien das letzte Glied anfügte. In Gemeinschaft mit der französischen Nordbahn und den Oesterreichischen Bahnen wurden sofort direkte Billete zwischen London-

Paris-Wien und Kostantinopel eingeführt, welche eine bedeutende Preis-Ermässigung gegenüber der früheren Linie über Marseille boten. Der Fahrpreis betrug:

Von Paris über Wien nach Konstantinopel in
1. Klasse = 486,00 frs. in 2. Klasse = 344,70 frs.
Ueber Marseille dagegen in
1. Klasse = 568,65 frs. in 2. Klasse = 409,50 frs.

Besonders die elsass-lothringischen Bahnen profitirten wegen ihrer äusserst günstigen Lage von diesen Weltverkehrslinien. Der englisch-belgisch-schweizerische Transit-Verkehr, sowie der direkte Köln-Baseler Verkehr trugen in Verbindung mit den stets wachsenden Binnen-Transporten zur bedeutenden Vermehrung der Einnahmen auf der Strassburg-Baseler Linie bei. Mit der Entwickelung der Kohlen- und Eisen-Industrie fand auf der Strecke Frouard-Metz-Forbach in einem Zeitraum von 6 Jahren eine Verdoppelung der Einnahmen, von ca. 23 000 frs. pro km auf 46 520 frs. statt. Die im Jahre 1859 erfolgte Organisation des Transit-Verkehres zwischen Anvers und der französischen Ostbahn führte bald auf der Linie Metz-Diedenhofen-luxemburgische Grenze eine beträchtliche Steigerung des Verkehres herbei.

Eine wesentliche Steigerung des Verkehres brachte auch die Eröffnung der Strassburg-Kehler Anschlusslinie. Die Anzahl der zwischen Paris und Deutschland beförderten Personen stieg von 9 500 im Jahre 1860 auf 13 000 im Jahre 1861 und auf 21 574 im Jahre 1862 bei einer Einnahme von 1 100 000 frs. Die Zahl der zwischen Strassburg und Kehl in engerem Verkehre beförderten Personen betrug in der ersten Zeit während sieben Monaten ca. 120 000. Die Menge der über Kehl in Frankreich eingeführten Güter vermehrte sich von 31 000 Tonnen im Jahre 1860 auf 52 000 Tonnen im Jahre 1861, wobei die Einfuhr von Korn aus Ungarn eine grosse Rolle spielte. Auch in Weissenburg und Basel wurden bedeutende Mengen ungarischen Kornes und zwar 1861 17 170 Tonnen eingeführt.

Die französische Handels- und Zollgesetzgebung war seit dem Jahre 1816 für Elsass-Lothringen nicht besonders günstig gewesen, da die Einfuhr auf den Landwegen, für welche gerade der Osten in Frage kam, mit schweren Abgaben belastet und für Kolonialwaaren lange Zeit überhaupt verboten war. Besonders Strassburg, welches im Anfang des 19. Jahrhunderts, zur Zeit der

Blokade der französischen Häfen durch England, als Haupt-Niederlageort für ganz Frankreich gedient hatte, verlor durch diese Bestimmungen sehr an Bedeutung. Auch durch den Vertrag von 1840 mit den Niederlanden, auf Grund dessen die Einfuhr auf dem Rheine und der Mosel freigegeben wurde, sowie durch das Dekret von 1848, welches die Einfuhr von roher Baumwolle gegen eine Gebühr von 30 frs. pro 100 kg. auf den Landwegen gestattete, war wenig gebessert worden. Das Zollgesetz vom 5. Mai 1860 führte eine bedeutende Entlastung der Rohmaterialien herbei. Von wesentlichem Einfluss auf die Industrie und den Handel im Elsass waren endlich die im Anfange der sechsziger Jahre mit England, Belgien und vor Allem mit dem deutschen Zollvereine abgeschlossenen Verträge. Strassburg eroberte sich durch dieselben wieder seine alte Stellung als erster Handels- und Stapelplatz des Ostens von Frankreich. Dagegen lastete eine Zeit lang die durch den amerikanischen Bürgerkrieg hervorgerufene Krisis im Baumwoll-Handel schwer auf der Industrie des Elsass.

Wie bereits bei der Darstellung der Verkehrs-Verhältnisse der Basel-Strassburger Bahn zu Anfang erwähnt, überstieg die kilometrische Roheinnahme auf dieser Strecke bis zum Jahre 1852 niemals die Summe von 17 900 frs. pro Jahr. Dieselbe betrug jedoch schon im Jahre 1854 23 807 frs. (einschliesslich Mülhausen-Thann) und stieg in den folgenden Jahren immer mehr.

Sie betrug im Jahre 1855 = 25 163 frs.
1856 = 28 500 »
1857 = 28 423 »
1858 = 26 385 »
1859 = 27 481 »
1860 = 32 053 »
1861 = 35 905 »

Die im Jahre 1858 und 1859 eingetretene Verminderung der Einnahmen, welche sich auch auf der Strecke Paris-Strassburg bemerkbar machte, war auf die im Jahre 1858 erfolgte Eröffnung der Paris-Mülhauser Bahn zurückzuführen. Auf den übrigen Strecken stellte sich die kilometrische Roheinnahme wie folgt:

In den Jahren.	Paris-Strassburg. 502 km.	Frouard-Metz Forbach. 117 km.	Metz-luxbrg. Grenze. 46 km.	Vendenheim-Weissenburg. 58 km.
	frs.	frs.	frs.	frs.
1853	45 392	21 727		
1854	59 988	23 648		
1855	68 433	26 913	13 956	6 873
1856	68 733	29 706	15 381	9 058
1857	71 900	35 934	19 004	11 922
1858	66 353	35 933	19 600	12 174
1859	63 028	41 544	18 984	10 990
1860	64 932	46 520	22 110	14 242
1861	68 935	49 418	24 567	17 490

Im Jahre 1861 betrug die Zahl der auf den elsass-lothringischen Stationen beförderten Personen:

Strassburg	= 356 063	mit	der	Einnahme	von	1 721 828,02	frs.
Mülhausen	= 247 588	»	»	»	»	702 434,73	»
Metz	= 260 784	»	»	»	»	853 803,27	»
Weissenburg	= 24 076	»	»	»	»	115 649,80	»
luxbg. Grenze	= 27 201	»	»	»	»	133 198,26	»
Basel	= 61 764	»	»	»	»	414 501,06	»
Diedenhofen	= 64 605	»	»	»	»	161 760,12	»
Colmar	= 138 064	»	»	»	»	342 658,76	»
Ars a. M.	= 43 830	»	»	»	»	48 112,40	»
Kehl-Rheinbr.	= 87 766	»	»	»	»	483 638,30	»
Zabern	= 38 202	»	»	»	»	118 394,02	»
Thann	= 57 852	»	»	»	»	114 190,70	»
Schlettstadt	= 61 548	»	»	»	»	164 250,70	»
Hagenau	= 57 726	»	»	»	»	118 328,01	»
Altkirch	= 48 971	»	»	»	»	74 228,95	»
Devant-les-Ponts	= 48 019	»	»	»	»	58 086,45	»
Lutterbach	= 82 074	»	»	»	»	25 914,30	»

Mit über 20 000 beförderten Personen folgen ferner: Saarburg, St. Ludwig, Hochfelden, Bischweiler (40000) Benfeld (41 000), Ueckingen, Bollweiler (50000), Dornach, Novéant, Brumath, Rappoltsweiler, Sennheim, Rufach Erstein.

Nach der Gesamt-Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehre folgen sich die Stationen:

Forbach	mit ca.	4 790 000	frs.
Strassburg	»	4 237 000	»
Mülhausen	»	1 794 000	»
Metz	»	1 748 000	»
Weissenburg	»	1 488 000	»
Stieringen	»	1 067 000	»
Basel	»	928 000	»
Diedenhofen	»	754 000	»
Ars a. M.	»	594 000	»
Bad. Grenze	mit ca.	501 000	frs
Zabern	«	403 000	»
Thann	»	393 000	»
Hagendingen	»	385 000	»
Saarburg	»	335 000	»
Schlettstadt	»	329 000	»
Avricourt	»	310 000	»
Hagenau	»	299 000	»
St. Ludwig	»	277 000	»

Hochfelden, Bischweiler, Lützelburg, Pfalzburg, Benfeld mit über 200 000 frs.

St. Avold, Ueckingen, Bollweiler, Falkenberg, Saarbrücken Grenze, Dornach, Remilly, Novéant, Altkirch, Brumath, Rappoltsweiler mit über 100000 frs.

Bemerkenswert ist es, dass unter den Stationen der französischen Ostbahn die elsass-lothringischen bezüglich der Gesamt-Einnahme den ersten Rang einnehmen.

Unter den Stationen mit einer Gesamt-Einnahme von über 1000000 frs. folgen sich

Paris, Forbach, Strassburg, La Villette, Reims, Gray, Nancy, Mülhausen, Metz, Weissenburg, Belfort und Stieringen.

Die verhältnissmässig höchste Rein-Einnahme erzielte die französische Ostbahn im Jahre 1855. Die Betriebsresultate dieses Jahres stellten sich, wie folgt:

Gesamt-Einnahme (abzüglich aller Zuschläge für die Staatskasse, sowie Fracht-Differenzen u. s. w.) =

39061386,43 frs.

Ausgaben für den Betrieb:

1. Bahndienst	2875517,30 frs.	
2. Zugdienst	7353769,39 »	
3. Betriebsdienst	4224581,38 »	
4. Kommerzieller Dienst	132835,51 »	15437043,30 frs.
5. Zentraldienst	553315,81 »	
6. Lasten der Gesellschaft	297023,91 »	
Ergiebt eine Rein-Einnahme von		23624343,13 frs.
Hiervon ab für Zinsen der Aktien, Obligationen, Amortisation und Pensionskasse		8215012,50 »
verbleibt		15409330,63 »
Von dieser Summe gehen ab für den Reservefonds, dessen Jahresbetrag mindestens 5% der Rein-Einnahme sein musste		770466,15 »
bleiben als Dividende zu vertheilen		14638864,48 frs.

Der Betrag der Dividende für das Jahr 1855 stellte sich auf 78,50 frs. pro Aktie (à 500 frs.) oder 15,75%.

Für das Jahr 1857 betrug die Dividende nur noch 40,65 frs. oder 8,13% pro Aktie, für das Jahr 1862 35 frs. oder 7% pro Aktie.

Bei den übrigen Bahnen, Orléans 100 frs., Nordbahn 62 frs., Paris-Méditerannée 75 frs., Midi 52 frs., Ouest 35 frs. pro Aktie.

Die Ursache der nach dem Jahre 1855 eingetretenen Verminderung der Rein-Einnahmen lag in den weitgehenden Verpflichtungen, welche der französische Staat den einzelnen Gesellschaften bezüglich des Ausbaues ihrer Bahnnetze auferlegt hatte.

Infolge der hierdurch hervorgerufenen, in ganz Frankreich fühlbaren Finanzkrise, welche den Kredit der Eisenbahn-Unternehmungen schädigte, sah sich die Regierung veranlasst, einzutreten und schloss mit den Eisenbahn-Gesellschaften Konventionen ab, welche den Zweck hatten,

1. die Rechte zu wahren, welche sich die Gesellschaften durch den Besitz und den Betrieb ihrer Bahnen erworben hatten, die den Aktien-Inhabern zufallende mittlere Dividende nicht zu schädigen,

2. ihnen den Auftrag zu geben, ohne ihre eigene Gefahr, ungefähr 8 000 km neue Eisenbahnen herzustellen und zu diesem Zwecke während 50 Jahren eine Zinsgarantie von 4%, sowie 0,65 % Amortisation des geliehenen Kapitals zu sichern.

Die Konvention sollte für die Ostbahn ab 1. Januar 1864 in Kraft treten.

Die Absicht der Regierung und des Gesetzgebers war, den Aktionären eine Dividende von mindestens 38 frs. pro Aktie für die älteren Linien (sogen. altes Netz) zu sichern. Aber auch dieser Betrag wurde in den nächsten Jahren nicht erreicht, denn im Jahre 1862 betrug, wie bereits erwähnt, die Dividende 35 frs. und 1864 33 frs.

Das gesamte im Jahre 1862 zum Betriebe einer mittleren Bahnlänge von 1721 km. französische Ostbahn und 103 km Wilhelm-Luxemburg-Bahn vorhandene rollende Material betrug 510 Lokomotiven, 1593 Personenwagen und 11587 Güterwagen.

Die Einnahmen betrugen:

Aus d. Personen-Verkehre	22 800 580,61	frs.	oder	12 500,32	frs.	p. km.
» Eilgut- »	4 582 144,42	»	»	2 512,14	»	»
» Frachtgut- »	39 962 592,44	»	»	21 909,31	»	»
Aus verschiedenen anderen Quellen	1 182 227,66	»	»	648,15	»	»
zusammen	68 527 545,13	frs.	oder	37 569,92	frs.	p. km.

Davon gehen ab ordentliche Ausgaben	898018,79 frs. oder	492,33 frs. p. km.
Einnahme	67629526,34 frs. oder	37077,59 frs. p. km.

Die Ausgaben betrugen:

Für Zentral-Verwaltung	2595349,48 frs. oder	1442,89 frs. p. km.
» eigentlichen Betrieb	9580012,00 » »	5252,20 » »
» Material u. Zugdienst	11781292,86 » »	6439,04 » »
» Unterhaltung u. Bewachung d. Bahn	5644621,26 » »	3094,64 » »
zusammen	29601275,60 frs. oder	16228,77 frs. p. km
Hiervon ab verschiedene kleine Einnahmen	146420,05 » »	80,27 » »
Ausgaben	29454855,55 frs. oder	16148,50 frs. p. km.

(Einschliesslich Wilhelm-Luxemburg-Bahn).

Die Gesamtzahl der von den Zügen durchlaufenen Kilometer betrug:

Für Express- und direkte Schnellzüge	=	1 200 050 km.
» Vergnügungszüge	=	15 927 »
» Omnibuszüge (gew. Personenzüge)	=	5 445 965 »
» Güterzüge	=	7 037 423 »
		13 699 365 km.
Auf der Wilh.-Luxbg.-Bahn zusammen		216 803 »

Die ganze Länge des Ostbahnnetzes ist demnach täglich etwa 22 mal von Zügen durchfahren worden, wovon die Hälfte auf Personen-, die Hälfte auf Güterbeförderung entfallen. Diese Ziffer bleibt nur um wenig hinter dem heutigen Resultate der etwa gleich langen Reichsbahn zurück, wobei allerdings die durchschnittlich grössere Belastung der deutschen gegenüber den französischen Zügen zu berücksichtigen ist.

Die Züge brachten eine Einnahme von:

Aus Express-, direkten Schnellzügen, sowie Personen- u. gemischten Zügen	26 865 806,48 frs. oder	3,74 fr. p. km.
Aus Vergnügungszügen	227 271,92 » »	14,27 » »
» Güterzügen	39 084 070,71 » »	5,78 » »

Die Zahl der pro Jahr beförderten Personen betrug	7 354 398
pro Tag	20 149
auf 1 km	379 061 289
auf der ganzen Länge der Netzes	222 454

Die von jedem Reisenden durchschnittlich durchfahrene Strecke war gleich 51,54 km.

Die gesamte Einnahme aus dem Personen-Verkehr (einschliesslich Zuschlag von $^1/_{10}$) 24072189,39 frs.

Die von jedem Reisenden durchschnittlich erzielte Einnahme betrug 3,27 frs.

Die pro km. erzielte Einnahme betrug 0,0635 frs.

Das Verhältnis der einzelnen Wagenklassen war gleich 66 für 1. Kl.
136 » 2. »
798 » 3. »
pro Tausend.

Das Verhältnis der erzielten Einnahmen 255 frs. für 1. Kl
186 » » 2. »
559 » » 3. »
pro Tausend frs.

Es wurden im Laufe des Jahres 8545255 t
pro Tag 9713 t
auf 1 km 523990979 t
auf der ganzen Länge des Netzes 807605 t befördert.

Die von jeder Tonne durchlaufene Strecke betrug 147,8 km.

Die Gesamt-Einnahme betrug 37608398,76 frs.

Die durchschnittliche Einnahme pro t 10,61 frs., die Gesamtzahl der Expeditionen pro Jahr 1959515.

Die durchschnittliche Roh-Einnahme auf den französischen Ostbahnstrecken betrug im Jahre 1862 ca. 400 00 frs. (39131) pro km.

Für die elsass-lothringischen Strecken berechnet sich eine durchschnittliche Roh-Einnahme von ebenfalls ca. 40000 frs. (39900) durchschnittlich.

Das Ergebniss auf letzteren hätte sich demnach etwas höher gestellt als der allgemeine Durchschnitt auf der franz. Ostbahn. Es ist jedoch zu beachten, dass diese Ziffer, da die franz. Ostbahn-Gesellschaft eine getrennte Berechnung natürlich nicht vorgenommen hat, auf nicht unbedingt zuverlässiger Grundlage beruht.

Die Tarife der französischen Ostbahn-Gesellschaft.

Die Tarife der französischen Ostbahn waren nach dem Wertklassensysteme festgesetzt, d. h. die Güter wurden nach ihrem Werte, wobei sowohl der rein kaufmännische als auch der volkswirtschaftliche, aus dem grösseren oder geringeren Verbrauche sich ergebende Wert in Betracht kam, in Klassen eingetheilt, so dass

die Beförderungspreise nach der allgemeinen Belastungsfähigkeit der einzelnen Transportartikel bemessen wurden. Güter von höherem Werte und geringerem Konsum ertragen naturgemäss eine grössere Fracht als Güter von geringerem Werte und grösserem Konsum. Bei dem Wertklassensysteme kommen die Selbstkosten der Transport-Einrichtung direkt nicht in Frage, (im Gegensatze zum Wagenraum-System) umsomehr aber die volkswirtschaftlichen Interessen. Dabei leidet das Wertklassensystem, wenn es streng durchgeführt ist, wie dies bei der französischen Bahn der Fall, an empfindlichen Mängeln, und zwar an Unübersichtlichkeit und allzugrosser Veränderungsfähigkeit. Wie bereits verschiedene Male angeführt, setzte die französische Regierung in den Lastenheften zu allen Konzessions-Urkunden die Tarif-Maxima fest und gestattete den Gesellschaften, vorbehaltlich der höheren Genehmigung, bei strengster Beachtung des Prinzipes der Gleichheit vor dem Tarife, unter der festgesetzten Maximal-Grenze besondere Beförderungspreise zu vereinbaren.

Die Tarif-Maxima betrugen nach der Konvention vom Jahre 1858 für die französische Ostbahn bei Frachtgut:

Für Güter der ersten Klasse = 0,16 frs. pro t und km
» » » zweiten » = 0,14 » » » » »
» » » dritten » = 0,10 » » » » »

Die erste Klasse umfasste: bearbeitete Gegenstände (Fabrikate), Naturprodukte von hohem Werte, Kolonialwaaren oder einheimische, Spirituosen und Oele.

Die zweite Klasse solche Gegenstände, welche eine erste Bearbeitung erfahren hatten, sogen. Halbfabrikate, Naturprodukte von geringem Werte, wie Wein, Getreide oder solche Gegenstände, die eine Umwandlung durch die Industrie erwarteten, wie Wolle, Baumwolle, Eisen, Guss, bearbeitetes Metall und Kokes.

Die dritte Klasse: Massenartikel von geringem Werte, und zum unmittelbaren Gebrauche bestimmt, wie Kohlen, Baumaterialien, Erze, Roheisen, Salz und Dünger.

Dies waren die allgemeinen Grundzüge der Güterklassifikation, nach welchen die französische Ostbahn die spezielle Einreihung der Güter vornahm.

Ferner schuf dieselbe noch eine vierte Klasse zu 0,08 frs. für Entfernungen von 0 bis 200 km, zu 0,07 für 200 bis 300 km, zu 0,06 frs, pro t und km für Ent-

fernungen von über 300 km, ausserdem einen Spezialtarif zu 0,05 frs.

Die vierte Klasse enthielt : Getreidearten, Reis und Mehl, Lumpen, Bier in Fässern, Kohlen und Kokes, ölhaltige sowie Futterkräuter, Borke und Lohe, Guano, Sulfate.

Der Spezialtarif, welcher gleichzeitig auch das Prinzip der Wagenausnützung berücksichtigte, indem ein Mindestgewicht von 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht vorgeschrieben war, enthielt folgende Güter :

Schiefer, Thon, Asphalt,
unbearbeitete Hölzer jeder Art, Bretter, Latten u. s. w.,
Hau-, Bruch- und Backsteine,
Kalk, Sand, Cement,
Kartoffeln,
Dünger jeder Art,
Pflaster- und Kieselsteine,
Eisenerze.

Endlich hatte die Ostbahn-Gesellschaft eine Reihe von Spezialtarifen geschaffen, (auch Differentialtarife oder besser : «tarifs à base décroîssante», Staffeltarife genannt), welche mit der wachsenden Entfernung eine fallende Skala der kilometrischen Einheitssätze verbanden. Diese Spezialtarife, welche ferner auch der Versorgung grosser industrieller Etablissements, oder verschiedenen Verkehrs-Beziehungen, Rechnung trugen, galten entweder nur im Bereiche der Ostbahn oder aber auf Grund besonderer Vereinbarungen mit den Nachbarbahnen im gegenseitigen Verkehre und enthielten :

Unbearbeitete Steine mit Frachtermässigung bis zu 0,03 frs. pro t und km
Pflastersteine aus Paris u. Umgebung 0,03 » » » » »
Sand für die Glas-Industrie 0,03 » » » » »
Eisen und Guss zu 0,10, — 0,09 — 0,08, — 0,06 und 0,05 frs. pro t und km je nach Erzeugnis und Entfernung.
Salz zu 0,03 frs.
Kohlen und Kokes zu 0,04 frs.

Der Transit-Verkehr wurde durch besondere Ermässigungen gegenüber dem Binnen-Verkehre begünstigt.

Diese letzteren Tarife erregten sehr oft die Opposition der Geschäftswelt des Elsass, welche sich darüber beschwerte, dass z. B. Transporte von Cette und Marseille nach Offenburg, Mannheim, Darmstadt, Frankfurt a. M. billigere Frachtkosten verursachten, als die gleichen nach

elsässischen Städten. Besonders die Strassburger Handelskammer beschäftigte sich eingehend mit dieser Frage. So ergab sich durch Vergleiche, dass die Fracht für Wolle

von Marseille nach Offenburg = 58,80 frs.
dagegen nach Erstein = 71,55 »
und nach Bischweiler = 75,25 » betrug,

was umsomehr ungünstig für das Elsass war, als gerade die Woll-Industrie daselbst von jeher eine grosse Rolle spielte.

Für andere Artikel, wichtige Verbrauchsgegenstände, wie Mandelkerne u. s. w. betrug die Fracht nach dem gewöhnlichen Tarife

Von Marseille nach Strassburg = 81,85 frs.
Nach dem Transit-Tarif von Marseille
nach Offenburg = 59,50 »

Für Hopfen, einer der wichtigsten Handelsartikel des Unterelsass stellte sich die Fracht (für den Verkehr nach England berechnet)

Von Kehl nach Boulogne (1. Serie) pro 1000 km auf 78,00 frs.
Von Strassburg nach Boulogne auf 118,00 »

Bei der Erörterung der Tarife müssen noch diejenigen besonderen Gewinn-Antheile berücksichtigt werden, welche dem französischen Staate unter verschiedenen Namen aus dem Transport-Unternehmen zufielen. Diese Gewinn-Antheile bestanden zunächst in mehrfachen Auflagen, denen der Eisenbahn-Verkehr unterworfen war, ferner in unentgeltlichen oder Leistungen zu ermässigten Sätzen gegenüber dem Staate. Die Auflagen sind direkte, insofern sie in den allgemeinen Ausgaben direkt erscheinen, indirekte, sobald sie vom Publikum geleistet werden, von welchem die Eisenbahn-Gesellschaft einen besonderen Zuschlag zu den festgesetzten Transportpreisen erhebt. Die direkten Auflagen bestehen in Grund-, Thür- und Fenstersteuern, in Patent-, Stempel- und Zollgebühren, die indirekten Auflagen in Zuschlägen zu den Transportpreisen, ferner Stempelgebühren für Frachtbriefe, Empfangscheine u. dgl., Licenzgebühren, Avisstempel u. a. m. Der Zuschlag zu den Transportpreisen beträgt nominell 10%, ist aber in Wirklichkeit höher, da diese 10% sich auf die Transportpreise einschliesslich weiterer Zuschläge beziehen, so dass derselbe z. Zt. z. B. = 23,20% zu der Haupttaxe ist.

Unentgeltlich befördert wurden Beamte und sonstige

Bedienstete der indirekten Steuern und Zölle, Staatsbeamte, im Telegraphendienst reisend, sowie die nötigen Unterhaltungsmaterialien, ferner Gefangene, Beamte, Briefe und Depeschen der Post-Verwaltung, Tabak, Pulver und Stempelpapier für die Finanz-Verwaltung. Zu ermässigten Preisen wurden Militär, Marine und alles Material der Militär- und Marine-Verwaltung befördert.

Interessant sind die folgenden Vergleiche zwischen dem früheren Frachtwagen-Verkehr und dem Eisenbahn-Verkehre.

In den Jahren 1834 bis 1847 dauerte der Transport mit gewöhnlichen Frachtwagen von Paris nach Metz (322 km) 15 Tage und kostete pro 100 kg. = 15 frs.

Dagegen (1852—1859) auf der Eisenbahn gewöhnl. Frachtgut = 6 Tage und kostete je nach der Klasse = 7,09 frs. bis zu 3,14 frs.

Von Paris nach Strassburg (461 km) 18 Tage und kostete 11,00 frs. per Frachtwagen.

Auf der Eisenbahn 7 Tage und kostete je nach der Klasse 8,82 frs. bis zu 3,76 frs.

Während anfangs auf der Strecke Basel-Strassburg, ebenso wie auf derjenigen von Mülhausen nach Thann der Güter-Verkehr lange Zeit hinter dem Personen-Verkehre zurückblieb, änderte sich dieses Verhältnis später vollständig, und der Güter-Verkehr eroberte sich die beherrschende Stelle. Im Jahre 1850 noch betrugen auf der französischen Ostbahn durchschnittlich

Die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre 64,74 %
» » » » Eilgut- » 8,14 %
» » » » Frachtgut- » 27,12 %

Dagegen die im Jahre 1860

Die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre 33,96 %
» » » » Eilgut- » 6,93 %
» » » » Frachtgut- » 59,11 %

Unter den auf der französischen Ostbahn beförderten Gütern nahmen bald diejenigen den ersten Rang ein, welche in der ersten Zeit des Bahnbaues Viele den Kanälen als ausschliessliches Reservat-Recht zuweisen zu müssen glaubten. Nach dem Berichte der französischen Ostbahn von 1864 wurden in diesem Jahre befördert:

Kohlen 1 241 185 097 t mit einer Einnahme von 7 751 543,90 frs.

Fabrikate 258 596 029 t mit einer Einnahme von 5 296 006,50 frs.

Getreide, Mehl, Futter und ölhaltige Körner, trockene Gemüse, Kartoffeln, Reis u. a. m. 501 130,708 t mit einer Einnahme von 3944 312,58 frs.

Die Wirkungen der Eisenbahnen.

Unmittelbare Wirkungen.

Die unmittelbaren Wirkungen, welche die Eisenbahnen hervorgerufen haben, sind diejenigen, welche das eigentliche Verkehrsleben mit seinen gewaltigen Umwälzungen und Fortschritten betreffen. Dieselben bestehen in einer Beschleunigung, Verbilligung, Erhöhung der Sicherheit, Regelmässigkeit, Bequemlichkeit, Leistungsfähigkeit in der Fortbewegung bedeutender Gütermassen, und infolge dieser Qualitäts-Zunahme in einer ungeheuren Vermehrung oder Massenhaftigkeit der Transporte. Auf diese primäre Gesamtwirkung sind jene sekundären Erscheinungen zurückzuführen, welche das wirtschaftliche und geistige Leben zu Ende des 19. Jahrhunderts, als des Zeitalters des Dampfes, kennzeichnen.

Die Transporte sind beschleunigt und verbilligt worden, d. h. die Eisenbahnen haben eine bedeutende Ersparnis an Zeit und Geld herbeigeführt, zwei Hauptquellen des Nationalreichtums.

Nach amtlichen Feststellungen (mitgeteilt durch das «Archiv für Post und Telegraphie», Jahrgang 1882) betrug die Dauer einer Reise von Paris nach Strassburg (480 km)

im Jahre 1814 etwa 100 Stunden,
» » 1830 » 72 »
» » 1848 » 48 » mit der Messagerie,

im gleichen Jahre etwa 33 Stunden mit der Mallepost, der schnellsten Beförderungsweise.

Heute durchfährt der Eilzug die 502 km lange Eisenbahnstrecke von Paris nach Strassburg in etwa 11 Stunden.

Die Entfernung, welche ein Reisender heute zurücklegen kann, beträgt demnach etwa das 3- bis 4-fache derjenigen, die er kurz vor Einführung der Eisenbahn in derselben Zeit zurücklegte.

Der Transport mit gewöhnlichen Frachtwagen dauerte etwa 18 Tage und kostete 11 frs. pro Frachtwagen, auf der Eisenbahn 1852—1857 dagegen 7 Tage und kostete 3,76 frs. bis 8,82 frs. (gleiche Menge je nach der Güterklasse).

Im Allgemeinen sind die Preise der Personenbeförderung (nach Sax, Verkehrsmittel) durch die Eisenbahn gegenüber den alten Landtransportmitteln um etwa 50%, diejenigen der Güterbeförderung um etwa 75% verbilligt worden, was annähernd mit den a. a. Orten dieser Schrift enthaltenen Angaben übereinstimmt. Nach Löper betrug übrigens der Preis für einen Platz in den Malle-Posten in den 30er Jahren 1,50 frs für eine Post = 7,5 km, in der Messagerie 1,00 frs. In der Eisenbahn betrug der Fahrpreis bekanntlich pro km 0,055 bis 0,08 frs., was einer Ermässigung von 45 bis 60% entspricht. Für manche Güter, hauptsächlich Rohstoffe, wie Kohlen u. a. m., die seitdem überhaupt erst in grösseren Mengen versandfähig wurden, sind Frachtermässigungen bis auf den 10. und 20. Theil der früheren Beförderungspreise eingetreten. Hierzu kommt, dass im Personenverkehr durch die grössere Schnelligkeit des Ortswechsels in den meisten Fällen die nicht unbedeutenden Unterwegs- und Uebernachtungskosten auf der eigentlichen Reise weggefallen sind. Zu berücksichtigen ist ferner, dass durch die Eisenbahnen auch eine allgemeine Ermässigung der Transportpreise auf den Landstrassen und schiffbaren Wasserstrassen hervorgerufen worden ist.

Im Jahre 1862 wurden auf der französischen Ostbahn von 7 Millionen Reisenden 380 Millionen Kilometer zurückgelegt. Dies bedeutet gegen früher eine Zeitersparnis von 28½ Millionen Stunden.

Die mittlere Geschwindigkeit der Diligence betrug 10 km in der Stunde, die mittlere Geschwindigkeit der Eisenbahn 10 km in 15 Minuten, ergiebt eine Ersparnis von 45 Minuten auf 10 km und von 28,5 Millionen Stunden auf 380 Millionen Kilometer. Die Zeit aber birgt eine Menge produktiver Kräfte in ihrem Schosse. Je mehr Kräfte bei der Ueberwindung primitiver Hinderisse frei werden, um so mehr Kräfte können zur Ueberwindung von Hindernissen höherer Art, zur Erreichung höherer Kulturziele verwendet werden.

Der Direktor der Brücken, Chausseen und Eisenbahnen Frankreichs hat im Jahre 1866 nachzuweisen versucht, dass Frankreich alljährlich durch die Eisenbahn eine Ersparnis von 60 Millionen Franken im Personen- und 700 Millionen Franken im Waarentransporte erzielte. (Löper).

Hieraus würde sich, unter Annahme gleicher Ver-

kehrs-Verhältnisse, für Elsass-Lothringen im Personentransporte eine Ersparnis von etwa 8 Millionen Stunden und 3 bis 4 Millionen Franken, im Waarentransporte eine solche von 40 bis 50 Millionen Franken in dem betreffenden Jahre ergeben.

Was die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs anbelangt, so ist es eine bekannte Thatsache, dass dieselbe bedeutend höher ist, als diejenige des früheren Reisens und Waarentransportes. Nach «Röll's Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens» wurde für Frankreich berechnet, dass der Eisenbahn-Verkehr eine Steigerung der körperlichen Sicherheit auf das 13- bis 16-fache gegenüber dem Reisen mittelst Post und Messagerien herbeigeführt habe. Roscher (National-Oekonomie des Handels und Gewerbefleisses) führt an, dass im Königreiche Sachsen jährlich mehr Menschen vom Blitze getötet würden, als in 15 Jahren auf sämtlichen deutschen Eisenbahnen durch Betriebs-Unfälle.

Hinsichtlich der Regelmässigkeit zeichnet sich die Eisenbahn vor allen anderen Transportmitteln aus. Ist doch die Regelmässigkeit eine der Hauptbedingungen des Eisenbahnbetriebes, ohne welche dieser überhaupt nicht den hohen Anforderungen genügen könnte, die an ihn gestellt werden. Wie schlecht es mit der Regelmässigkeit des Verkehrs auf Kanälen und Flüssen bestellt war, davon geben jene Klagen Zeugnis, welche schon vor Einführung der Eisenbahn erhoben wurden, als man noch gar nicht an hohe Ansprüche in dieser Hinsicht gewöhnt war. Der Verkehr auf den Wasserstrassen ist, ebenso wie derjenige auf den Landstrassen vielen Zufälligkeiteu der Witterung und klimatischen Einflüssen unterworfen. Dagegen sind die durch elementare Ereignisse oder durch Entgleisungen u. s. w. hervorgerufenen Störungen des Eisenbahnbetriebes im Verhältnis zum Umfange des zu bewältigenden Verkehres ganz selten.

Was die Bequemlichkeit anbelangt, so lässt in dieser Beziehung der auf glatten Schienen dahinfahrende, mit allem Komfort versehene Eisenbahnwagen jedes andere Strassentransportmittel weit hinter sich zurück. Die Berichte über die Annehmlichkeiten des Reisens in früherer Zeit bestätigen dies zur Genüge. Erzählt doch ein bekannter Schriftsteller, L. Börne, dass er die Absicht, die Stösse in dem Postwagen zu zählen, dem er sich anvertraut hatte, deshalb nicht habe ausführen können,

weil dieselben jedesmal mit dem Anstosse, sie zu notiren, zusammengefallen seien. Wer denkt übrigens nicht mit einem gwissen Unbehagen an einen würdigen Repräsentanten jener früheren Vehikel, Omnibus genannt! Doch ist an diesem der veredelnde Einfluss der Eisenbahn nicht ganz spurlos vorübergegangen. Zu berücksichtigen ist ferner, dass seit Einführung der Eisenbahnen auch die Strassen bedeutend besser geworden sind als früher.

In gewisser Hinsicht bietet wohl die Reise auf den eleganten Fluss- und Binnensee-Dampfern wegen des zur Verfügung stehenden grösseren Raumes, des freieren Ausblickes und der sanfteren Fahrt auf der glatten, weichen Bahn noch grössere Annehmlichkeiten als die Fahrt in engem Eisenbahnwagen. Dieselben kommen jedoch nur für Vergnügungsreisen auf kurzen, nicht beliebig wählbaren Strecken in Betracht, während für die grosse Mehrzahl der Reisen die Schnelligkeit des Ortswechsels die wünschenswerteste Annehmlichkeit darstellt.

Diesen Vorzügen der Eisenbahn gegenüber den früheren Landtransportmitteln steht eine entsprechend hohe Leistungsfähigkeit in der Fortbewegung von bedeutenden Gütermassen zur Seite. In dieser Hinsicht ist die Eisenbahn dem Strassenfuhrwerke bei weitem überlegen und besitzt nur in den Fluss- und Kanal-Transportmitteln wirkungsvolle Konkurrenten. Zwei Momente sind es, welche die hervorragende Leistungsfähigkeit der Eisenbahn hervorrufen: Die in der Lokomotive als bewegende Kraft nutzbar gemachte ungeheure Expansionskraft des Dampfes und die eine möglichst glatte Oberfläche bietende Bahn, auf welcher der Reibungswiderstand auf ein äusserst geringes Mass herabgemindert wird.

Die fortbewegende Kraft eines Pferdes auf der Landstrasse nimmt man gewöhnlich zu 1 t auf 37,5 km. pro Tag an. Eine schwere Güterzuglokomotive dagegen vermag etwa 40 bis 50 Wagen zu je 10000 kg. d. h. zusammen 400 bis 500 Tonnen auf ganz bedeutende Entfernungen zu befördern. Die Leistungsfähigkeit der letzteren würde demnach etwa 400 bis 500 Pferdezugkräften auf gewöhnlicher Landstrasse entsprechen, wobei die grössere Geschwindigkeit und die weniger beschränkte Leistungsdauer der Eisenbahn nicht berücksichtigt sind.

Alle diese wertgebenden Faktoren haben der Eisenbahn zu dem grossen Siege im Reiche des Verkehres verholfen und jene Massenhaftigkeit der Transporte her-

vorgerufen, welche noch vor einem halben Jahrhundert Niemand zu ahnen vermochte. Während man anfangs Berechnungen, die auf der Voraussetzung einer Verdoppelung des früheren Verkehrs aufgestellt waren, für chimärisch hielt, brachten oft schon die ersten Jahre eine Vermehrung der Personentransporte um das zehn-, zwanzig- und mehrfache. In Frankreich wurden (nach Köll) 1841—1855 per Post durchschnittlich im Jahre 710000 Reisende, mittelst Eisenhahn im Jahre 1855 dagegen 32,9 Millionen Reisende, also 46-mal so viel befördert. Es ist bekannt, dass der Güter-Verkehr auf der Eisenbahn sich zuerst nur langsam entwickelt hat. Derselbe stieg jedoch bald in ganz ungeahntem Masse, in Frankreich z.B. von 353 Millionen im Jahre 1855 auf 4 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1861, also um das 11-fache. Hierzu kommt, dass auch der Verkehr auf den Landstrassen und Kanälen bedeutend zugenommen hat.

Einfluss auf die Industrie des Landes.

Die durch die Eisenbahnen hervorgerufene Verkehrs-Erleichterung machte sich bald auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens bemerkbar. Dadurch dass die Rohstoffe auf einem immer dichter verzweigten Netze von Eisenbahnen rasch und billig nach allen Theilen des Landes verschickt werden konnten, wurden schlummernde Produktionskräfte geweckt. Durch die zunehmende Verkehrs-Erweiterung und Erleichterung wurden die Absatzgebiete für die Produkte vermehrt und die Konsumtion erhöht, neue Bedürfnisse wachgerufen und infolgedessen auch die Produktion vor neue Aufgaben gestellt, welchen sie durch die nunmehr freigewordene innere Kraft in immer reicherem Masse gerecht zu werden wusste. Diese Erscheinungen zeigt uns vor Allem auch die Industrie von Elsass-Lothringen in den ersten 20 Jahren der Eisenbahn-Herrschaft.

Das im Elsass hergestellte Bier (hauptsächlich in Strassburg und Umgebung) nahm in der Konsumtion von Paris eine stets wachsende Bedeutung an, so dass im Jahre 1859 bereits wöchentlich 2 besondere Bierzüge ab Strassburg eingelegt werden mussten. In der Folge trat eine beträchtliche Vermehrung der Brauereien und er-

höhte Produktionsfähigkeit der gesamten Bier-Fabrikation ein.

Der Eisenerz-Verkehr nahm, besonders nach Eröffnung der luxemburgischen Linien, durch welche viele reichen Erzlager dem Verkehre erschlossen wurden, immer grössere Dimensionen an. Die Eisen-Industrie entwickelte sich infolgedessen sehr rasch, so dass z. B. nach offiziellen Erhebungen im Mosel-Departement der jährliche Verbrauch an Kohlen in einem Zeitraume von 5 Jahren (1853—1858) von 2400000 Zentner etwa auf 7300000 Zentner gestiegen war.

Im Kohlen-Verkehre spielten die Stationen Forbach, St. Avold und Weissenburg als Einfuhrorte für das Saarbrücker und das Bayerisch-Pfälzische Kohlengebiet eine hervorragende Rolle. Die Gesamt-Einfuhr von Kohlen auf der französischen Ostbahn betrug:

Im Jahre 1859	645214 Tonnen.
Davon entfallen auf	
Forbach und St. Avold	471158
Weissenburg	35008
Reims, Paris, Belfort, Gray u. s. w. nur	139048

auf die elsass-lothringischen Stationen also über $^3/_4$ der Gesamt-Einfuhr. In welchem Masse die Industrie des Elsass im Laufe der Jahre zugenommen hat, davon zeugen folgende Zahlen-Angaben:

Nach den von der Société industrielle gesammelten Dokumenten waren im Departement Ober-Elsass (Haut-Rhin) für die Spinnerei-Industrie im Betriebe im Jahre 1847 = 12 Dampfmaschinen zu 208 Pferdekräften, im Jahre 1861 = 66 Dampfmaschinen zu 1070 Pferdekräften.

Lange Zeit war die Produktion nicht imstande, den gesteigerten Bedürfnissen zu genügen, erstere entwickelte sich daher immer mehr. In Mülhausen z. B. hatten sich im Verlaufe von wenigen Jahren (von 1852 bis 1854) die Mehrzahl der Fabriken bedeutend vergrössert, einige sogar auf das Doppelte des früheren Umfanges.

Die Zahl der Spindeln der Baumwoll-Spinnerei im Ober-Elsass stieg von 779300 im Jahre 1846 auf 1237314 im Jahre 1862. Die Produktion dagegen steigerte sich in noch viel grösserem Masse, und zwar von 16 Millionen frs. im Jahre 1828 auf 34 Millionen im Jahre 1846 und auf etwa 60 Millionen frs. jährlich im Jahre 1862.

Die Webereien hatten eine Zunahme der jährlichen Produktion von 20 Millionen frs. im Jahre 1828 auf 70 Millionen frs. im Jahre 1862 zu verzeichnen. Von den übrigen Industrien sind noch zu erwähnen: Die Stoff-Druckereien, deren Produktion im Jahre 1862 etwa 50 Millionen frs. gegen 38 Millionen frs. im Jahre 1828 betrug, ferner die Fabrikation von gedrucktem Papier, von chemischen Produkten u. a. m.

Die Herstellung von Dampfmaschinen war ebenfalls einer der wichtigsten Industriezweige des Elsass geworden. Im Jahre 1831 bestanden im Ober-Elsass 14 Werkstätten mit zusammen 15 Dampfmaschinen, im Jahre 1862 dagegen 33 Werkstätten mit 46 Dampfmaschinen, darunter etwa 6 oder 7 grosse, zur Herstellung von Maschinen dienende Fabriken, welche mit den kleineren, Kesselschmieden, Giessereien u. s. w. zusammen etwa 6000 Arbeiter beschäftigten, die jährlich für 15 bis 18 Millionen frs. produzirten. Das Anwachsen der Industrie zeigte sich vor Allem auch durch den Verbrauch an Kohlen. Während im Jahre 1851 im Ober-Elsass 864 000 Zentner verbraucht wurden, betrug die Menge der von den Kohlenbassins gelieferten Kohlen im Jahre 1862 zusammen 2548460 Zentner, wovon 1154101 Zentner auf die Einfuhr über Saarbrücken entfallen.

Der Handel des Elsass, begünstigt schon von jeher durch die reiche Produktion des Landes und durch ein kunstvoll angelegtes Netz von Strassen, sowie durch natürliche und künstliche Wasserstrassen, entwickelte sich seit Einführung der Eisenbahnen noch in bedeutendem Masse. Der Export erstreckte sich hauptsächlich auf Wein, Mohn-, Hanf- und Leinöl, Weingeist und Essig, Holz, exotische und einheimische Pflanzen, Baumwollgewebe, Woll-Mousselin, Kattun, sogen. «elsässische oder Mülhauser und Markircher Artikel», feine und gewöhnliche Tücher, Baumwoll- und Seidenbänder, chemische Produkte, Papierwaaren, Getreide, Tabak, Bier, Hopfen, Bauholz, Salz, Blei, Fische, Wild, sowie eine Menge von Manufaktur-Waaren jeder Art aus der reichen Industrie des Elsass.

Die Einfuhr erstreckt sich hauptsächlich auf: Gross-Vieh, feine Weine und Liqueure, Olivenöl, Seidenwaaren, feine Gewebe, Mode-Artikel, Wolle, Kohlen, Kolonialwaaren, wie Zucker, Kaffee, Spezereien, Kakao, Farbhölzer, Indigo, rohe Baumwolle, feine Glas- und Porzellan-Waaren,

Marmor, Gold, Silber, Zinn, Kupfer, Blei, Weissblech, Bijouterie- und Uhren-Waaren u. a. m.

Einfluss auf die allgemeinen Verkehrsverhältnisse, Landstrassen und Kanäle.

Es ist eine bemerkenswerte Thatsache, dass die Eisenbahn in bedeutendem Masse den öffentlichen Volksreichtum erhöht und vor Allem nicht nur einen Theil des früher vorhandenen Verkehres an sich gerissen, sondern denselben beträchtlich vermehrt hat. Denn zur selben Zeit, als der Eisenbahn-Verkehr immer grössere Dimensionen annahm, hat die Bedeutung der Landstrassen und schiffbaren Wasserwege (Flüsse und Kanäle) nicht nur nicht verloren, sondern noch bedeutend zugenommen. So z. B. sind die Eisenbahntransporte in Frankreich von 353 Millionen Tonnen-Kilometer im Jahre 1850, auf annähernd 4 Milliarden Tonnen-Kilometer im Jahre 1861, zur gleichen Zeit aber auch der Verkehr auf den Wasserstrassen des Innern von 1 722 000 000 Tonnen-Kilometer auf 2 360 000 000 Tonnen-Kilometer gestiegen.

Allerdings hat überall da, wo Eisenbahnen in paralleler Richtung erbaut wurden, die Landstrasse für den Fernverkehr weichen müssen, für die Transporte im engeren Verkehre und als Zufuhrweg aber an Bedeutung gewonnen. Zwischen Eisenbahnen und Kanälen, sobald sich diese ein und dasselbe Gebiet streitig machten, herrschte anfangs eine heftige Konkurrenz, durch welche theilweise die Transportpreise auf ein Mindestmass herabgesetzt wurden, und welche auch, wie bereits zu Anfang auseinandergesetzt, zu besonderen differentiellen Tarifbildungen von seiten der Eisenbahn-Gesellschaften führten. Auch hatte die Strassburg-Baseler Eisenbahn-Gesellschaft s. Zt. eine jährliche Frachtvergünstigung von 3 bis zu 20%, je nach der Art und der Menge der Güter, für alle diejenigen Sendungen gewährt, welche in Mülhausen vom Rhein-Rhone-Kanal auf die Eisenbahn umgeladen wurden. Das Verhältnis zwischen Kanalschiffahrt und Eisenbahn-Betrieb gestaltete sich jedoch bald friedlicher, und die erstere bildete schliesslich, vor allem, nachdem, wie in Frankreich, der Staat den Betrieb der Kanäle selbst übernahm, eine in jeder Beziehung nützliche Konkurrenz der Eisenbahnen.

Der französische Staat hatte daher nach wie vor der Unterhaltung und Vermehrung der Landstrassen und schiffbaren Wasserwege die grösste Sorgfalt zugewendet und von Jahr zu Jahr bedeutende Summeu zu diesem Zwecke ausgeworfen.

Grosse Verdienste hat sich Frankreich um die Anlage von Strassen und Kanälen in Elsass-Lothringen erworben. Es bestanden im Elsass im Jahre 1864 sieben kaiserliche Strassen mit zusammen etwa 332 km, und zwar von Strassburg in der Richtung nach Paris und Deutschland, von Strassburg nach Saarbrücken, nach Bitsch (Zweibrücken) nach Weissenburg (Landau) nach Basel und in der Richtung nach Lyon, ferner von Nancy nach Schlettstadt.

Ausserdem im Unter-Elsass 26 Departemental-Strassen mit zusammen 610 km, 20 Vizinalstrassen von grossem Verkehr mit zusammen 370 km und 128 Vizinalstrassen von gemeinsamem Interesse mit 1398 km.

Im Ober-Elsass: 16 Departemental-Strassen mit 412 km, 31 Vizinal-Strassen von grossem Verkehr mit 464 km, 53 Vizinal-Strassen von gemeinsamem Interesse mit 898 km.

Im Mosel-Departement befanden sich 13 kaiserliche Strassen mit zusammen 461 km, ferner 13 Departemental-Strassen mit 366 km, 766 km Vizinalwege von grossem Verkehr und 1070 km Vizinalwege von gemeinsamen Interesse. Der Strassenfuhrwerks-Verkehr betrug nach vorgenommenen Zählungen in den Jahren 1863 und 1864 in den 3 Departements etwa 2000 Zugpferde (= 2000 Gewicht) täglich.

Die günstige Lage von Elsass-Lothringen zwischen 3 grossen Flussgebieten, dem des Rheins, der Seine und der Rhone, hat die Anlage von Kanälen sehr begünstigt. Zwei grosse Kanäle, der Rhein-Rhone- und der Rhein-Marnekanal, vermitteln eine schiffbare Verbindung des mittelländischen Meeres durch die Rhone, mit der Nordsee durch Rhein und Seine. Ausserdem dienen eine Menge kleinerer Kanäle, unter denen der Saarkohlen-, der Breusch- und der Salinen-Kanal, die wichtigsten sind, dem inneren Verkehre.

Der Rhein-Rhone-Kanal verbindet die Saône bei Saint-Symphorien (219 km oberhalb Lyon) mit der Ill bei Strassburg. Der Ill-Rhein- und der Hüninger Zweigkanal (28 km) stellen die Verbindung mit dem Rheine

her. Die Gesamtlänge des Rhein-Rhone-Kanals beträgt 322 km. Die ersten Projekte, deren Ursprung einige Schriftsteller schon auf die Zeit Karls des Grossen zurückführen wollen, reichen nachweisbar bis auf das Jahr 1744 zurück; der erste Theil des Kanales, zwischen Saône und Doubs, wurde jedoch erst auf Grund eines Königl. Beschlusses vom Jahre 1783 in Angriff genommen und nach Beendigung der Arbeiten durch Dekret der Nationalversammlung vom 6. September 1792 die Ausführung des übrigen Theiles zwischen Doubs und Rhein genehmigt. Da die Arbeiten indessen sehr langsamen Fortgang nahmen und zeitweise ganz eingestellt wurden, erfolgte erst 1813 die Eröffnung der Strecke bis Besançon, 1820 zwischen Dôle und Besançon. Die Gesamtkosten wurden auf 21 Millionen frs. geschätzt, wovon 11 Millionen frs. bereits verausgabt waren. Ein Gesetz vom 5. August 1821 ermächtigte die Regierung, der Gesellschaft den Restbetrag von 10 Millionen frs. zu leihen gegen Zahluug von 6% Zinsen und 2% Amortisation, welche auf die Reineinnahmen des Kanals im Voraus zu erheben und im Falle der Unzulänglichkeit vom Staate zu garantieren waren. Im Jahre 1821 wurde die Schiffahrt bis Mülhausen, im Jahre 1834 der Verkehr auf dem ganzen Kanal bis Strassburg eröffnet, nachdem der Staat eine neue Subvention von 7 Millionen frs. bewilligt hattte, so dass sich die Gesamt-Ausgaben nunmehr auf 28 Millionen frs. beliefen. Elsässische Häfen am Rhein-Rhone-Kanal wurden in Mülhausen, Neubreisach, Colmar, Markolsheim, Sundhausen, Boofzheim, Krafft, Grafenstaden und Strassburg angelegt.

Die gewöhnlichen Frachtkosten (einschl. Schiff-Abgaben und Versicherung) betrugen 1864 je nach der Waaren-Gattung:

Von Strassburg nach	Mülhausen	(100 km)	15.00 frs.	bis	7.50	frs.	pro t
» » »	Besançon	(348 km)	25.00 frs.	»	17.50	»	» »
» » »	Lyon	(532 km)	45.00 frs.	»	22.50	»	» »

Die Schiffahrts-Abgaben, zuerst durch Dekret vom 11. April 1811 geregelt, sind im Laufe der Zeit verschiedenen Aenderungen unterworfen gewesen. Im Jahre 1826 wurden dieselben auf die Hälfte ermässigt, im Jahre 1843 nochmals geändert und schliesslich der alte Tarif wieder eingeführt. Infolge der zunehmenden Konkurrenz der Eisenbahnen erfolgte durch Dekret vom 23. Mai 1850

für die Kanalstrecke zwischen Strassburg, Mülhausen und Hüningen die Einführung eines Spezialtarifes zu:

0.02 frs. pro t und km der Güter der 1. Klasse
0.01 » » » » » » » 2. »
0.005 » » » » » » » 3. »

1858 wurde dieser Tarif auf die ganze Länge des Kanales ausgedehnt und 1860 eine 4. Klasse zu 0,0025 frs. eingeführt. 1853 trat der französische Staat in den Besitz des Kanales durch Rückkauf der Aktien der Gesellschaft.

Die Zahl der beförderten Tonnen in Unter-Elsass betrug:

1852 = 44 743 Tonnen.
1853 = 71 735 »
1854 = 84 893 »
1855 = 115 861 »
1856 = 160 414 »
1857 = 122 824 »
1858 = 115 082 »

Unter den während der letztgenannten 3 Jahre beförderten Tonnen figuriren bei der Auffahrt (Rhein nach Rhone) hauptsächlich: Kohlen und Kokes, Steine, Kalk und Baumaterialien, Eisen und Metalle, Bauholz, Getreide, Wein und dgl., bei der Niederfahrt: Bauholz, Getreide, Wein u. dgl.

Seit 1834 stiegen die Einnahmen des Kanales auf der ganzen Länge regelmässig und zwar von 293586 frs. auf 1018110 frs. im Jahre 1843. Auf der elsässischen Strecke war bereits in den Jahren 1842 und 1843 durch die Konkurrenz der Strassburg Baseler Eisenbahn eine beträchtliche Verminderung des Verkehres eingetreten, welche jedoch auf das Gesamt-Resultat des ganzen Kanals keinen Einfluss ausübte. Die Transporte im Transit wurden zur Vermeidung der umständlichen und mit Unkosten verknüpften Umladung zunächst noch zum grössten Theile auf dem Wasserwege bewirkt, und der Verkehr auf dem französischen Theile war nach wie vor im Zunehmen begriffen. Im Departement Niederrhein betrugen die Einnahmen im Jahre 1864 = 60 000 frs.

Die Unterhaltungskosten für den ganzen Kanal waren gleich 438 000 frs., für Ober-Elsass = 145 000 frs. und für Unter-Elsass = 45 000 frs.

Der Rhein-Marne-Kanal, 315 km lang, verbindet die Marne bei Vitry-le-Français mit der Ill bei Ruprechtsau, 2 km unterhalb von Strassburg, und stellt eine schiffbare Wasserstrasse von Le Havre durch die Seine mit Strassburg her. Er tritt unweit D. Avricourt in Lothringen ein und geht über Saarburg, Arzweiler, Zabern, Brumath. Im Jahre 1827 wurde das erste Vorprojekt von einer Gesellschaft aufgestellt und auf Grund des Gesetzes vom 3. Juli 1838 mit der Ausführung der Arbeiten begonnen, indem gleichzeitig ein Kredit von 45 Millionen frs. gewährt worden war. Bis zum Jahre 1844 schritt der Bau des Kanales rüstig fort. Eine Zeit lang jedoch hatte man in Anbetracht der durch die Paris-Strassburger Eisenbahn zu befürchtenden Konkurrenz die Fortsetzung des Unternehmens ganz aufgegeben. Die öffentliche Meinung, hauptsächlich vertreten durch den eifrigsten Verteidiger der Kanalfrage, Ch. Collignon, (Verfasser des Werkes: «Du concours des canaux et des chemins de fer») und durch die französische Deputirten-Kammer, entschied sich aber schliesslich für die Vollendung des bereits weit vorgeschrittenen Werkes. Durch Gesetz vom 5. Mai 1846 wurde denn auch der anfänglich gewährte Kredit von 45 auf 75 Millionen frs. erhöht. Im Jahre 1853 erfolgte die Eröffnung des letzten Theiles, zwischen Nancy und Strassburg.

Die Transportkosten betrugen für Güter in beschleunigtem Verkehre etwa 0,065 bis 0,055 frs. pro t und km, im gewöhnlichen Verkehre für

Kohlen und Kokes	=	0,02 frs.
Steine etc.	=	0,03 frs.
Bauholz	=	0,03 bis 0,05 frs.
Brennholz	=	0,02 frs.
verschiedene andere Güter	=	0,05 bis 0,10 frs.

Die Zahl der beförderten Tonnen betrug im Unter-Elsass:

Im Jahre 1856	aufwärts (ab Strassburg) =	83 235
	niederwärts (nach Strassburg) =	133 919
		217 154
1857	aufwärts	61 815
	niederwärts	133 944
		195 759

1858 aufwärts	34 260
niederwärts	204 818
	239 078

Die Transporte aufwärts erstreckten sich hauptsächlich auf Steine, Kalk, Baumaterialien, Bauholz, Artikel der keramischen und der Glas-Industrie, Getreide, Mehl, Wein u. s. w; auf der Niederfahrt wurden Steinkohlen und Kokes, Steine, Kalk und Baumaterialien, (etwa zur Hälfte aller Transporte) Eisen und Metalle, Brennholz, Getreide, Mehl, Wein und Boden-Produkte befördert.

Da die Kanal-Schiffahrt vollständig frei von Abgaben war, betrugen die jährlichen Einnahmen im Unter-Elsass (für die Verpachtung der Erträgnisse und des Terrains, sowie der Fischerei u. a. m.) etwa 2 200 frs., die jährliche Unterhaltung verursachte dagegen eine Ausgabe von 50 000 frs. Das Anlagekapital betrug bis zum 31. Dezember 1858 für 50 km im Unter-Elsass etwa 7 Millionen frs.

Der Ill-Rhein-Kanal, 2,258 km lang, wurde von 1838 bis 1842 mit einem Gesamt-Kosten-Aufwande von 2 500 000 frs. erbaut. Er diente zur Verbindung des Rhein-Rhone- und des Rhein-Marne-Kanals mit dem Rheine. Im Jahre 1858 wurden 93 480 t, hauptsächlich in Kohlen, Kolonial-, Drogerie-, Spezereiwaaren, Getreide, Bauholz, Kies, Sand, Pflastersteinen und Bruchsteinen bestehend, befördert.

Der Breusch-Kanal, 19,780 km lang, verbindet Sulzbad mit Strassburg. Projektirt bereits seit dem 15. Jahrhundert, wurde derselbe erst 1682 durch Vauban erbaut. Die Arbeiten wurden auf Kosten des Königs mit Hilfe der Armee ausgeführt. Der Kanal blieb lange Zeit unter militärischer Leitung, bis im Jahre 1775 die Stadt Strassburg und 1824 von neuem die französische Regierung Eigentümerin wurde. Der Breuschkanal dient ausser dem Transport-Verkehre noch zum Betriebe einer grossen Zahl von Mühlen für Mehl, Stärkemehl, Oele, Gips, Hanf, Krapp, ferner von Bleichereien, mechanischen Webereien u. a. m., zusammen von 70 Werken (nach dem Stande von 1864). Die Transporte erstreckten sich ausschliesslich auf den innern Verkehr und zwar auf Brennholz, Bauholz, Steine aus den Steinbrüchen des Breuschthales, Gips, Kalk, Sand. Die Tonnenzahl aus dem Jahre 1856 war gleich 49 509
und aus dem Jahre 1858 gleich 34 593

Der Beförderungspreis zwischen Wolxheim und Strassburg (23 km) betrug 0,027 frs. und 0,043 frs. (einschl. Be- und Entladung) pro t und km.

Der Saarkohlen-Kanal wurde im Jahre 1866 der Schiffahrt übergeben. Er dient hauptsächlich zur Beförderung von Steinkohlen aus dem Saar-Revier und von Mineralien und Baumaterialien in der entgegengesetzten Richtung. Im Jahre 1868 wurden 579573 Tonnen im Ganzen befördert. Der Preis betrug 0,019 frs. pro t und km. für Steinkohlen, so dass sich der mittlere Preis, einschl. Schiffahrtsgebühren, von Saarbrücken nach Mülhausen auf dem Saarkohlen, Rhein-Marne- und Rhein-Rhone-Kanal auf 5,87 frs. gegen 14,39 frs. auf der Eisenbahn stellte.

III. KAPITEL.

Von 1863 bis 1871.

Die Lokalbahnen.

Die Initiative des Präfekten Migneret.

Im Jahre 1863 war das Eisenbahnnetz von Elsass-Lothringen in seinen charakteristischen Zügen ausgebaut. Fast alle wichtigeren Orte waren durch die eisernen Schienenstrassen mit einander verbunden. Diese selbst reihten sich als Verbindungsglieder von hervorragender Bedeutung in das grosse System der kontinentalen Bahnen ein. Doch waren seit einiger Zeit verschiedene Interessen von nicht geringerer Wichtigkeit in den Vordergrund des Verkehrslebens des Landes getreten und harrten ihrer Berücksichtigung. Eine Menge von Kanton-Hauptorten hatten bis jetzt von dem grossen durch die Eisenbahn hervorgerufenen Aufschwunge des gesamten Verkehres noch gar nichts profitieren können. Die neue Periode in dem Baue von Eisenbahnen ist durch das Lokalbahnsystem gekennzeichnet, welches seinen Ursprung hauptsächlich der Initiative des Präfekten Migneret vom Unter-Elsass verdankte. Derselbe richtete unterm 30. Juli 1858 an den Direktor der Vizinalstrassen des gen. Departements folgendes Schreiben:

Herr Direktor,

Alles, was in der letzten Zeit gesagt und gedruckt worden ist, ebenso wie die verschiedenen Eröffnungen, welche mir bezüglich der Eisenbahnen gemacht worden sind, haben mich davon überzeugt, dass ein grosses, lokales Interesse, das bei allen Entwürfen des Ostbahnnetzes bis jetzt vollständig verkannt worden ist, lebendig wird und Befriedigung sucht, indem es sich, soweit als möglich mit den allgemeinen Interessen vereinigt, um diese seinen Forderungen anzupassen.

Ich habe mich nun gefragt, ob es der departementalen Verwaltung nicht möglich sei, diesen Interessen Rechnung zu tragen, indem dieselbe die Initiative zu einer Massnahme ergreift, welche gesetzlich genügende Unterstützung findet, und sich von der Vormundschaft der Gesellschaften, der Enquêten und der Zentral-Verwaltung bei Verfolgung dieser Interessen loszusagen.

Der Präfekt kann, in Uebereinstimmung mit dem Generalrate, die Strassen von grossem Verkehre einteilen, er kann dieselben nach eigenem besten Ermessen erbauen; er kann, in Uebereinstimmung mit dem Generalrate und den Gemeinden, in einem Departement wie dieses, die zu den Arbeiten erforderlichen Hilfsquellen schaffen.

Andererseits finden wir, nach Beendigung eines grossen Vizinal-Strassen-Netzes, das eine Ausdehnung von 337 km hat, mit 2500000 frs. erbaut worden ist, und von einem geübten Beamten-Personale und einem Chef-Ingenieur an der Spitze, geleitet wird, uns einer Eisenbahn gegenüber, die das Departement von Norden nach Süden und Osten nach Westen, mit Strassburg, dem politischen und kommerziellen Hauptorte in der Mitte, durchzieht.

Ueberall sind bis heute Stimmen laut geworden, welche das Ziel verfolgen, die enterbten Gegenden mit der Hauptstadt einerseits und der grossen Verkehrsstrasse andererseits zu verbinden. Die Bahn von Lille nach Strassburg mit ihren unzähligen Seitenlinien, diejenige von Bitsch nach Hagenau dienen demselben Zwecke.

Sollte es nicht möglich sein, ein zweites und neues Netz von Strassen mit grossem Verkehre zu schaffen, welches jeden Kanton-Hauptort mit der Eisenbahn und infolgedessen mit Strassburg verbindet, und dasselbe Netz in Schienenwege mit einem Gleise umzuwandeln? Sollte es der Ostbahn und nötigenfalls der lokalen In-

dustrie nicht ein Leichtes sein, je nach Massgabe ihrer Vollendung, diese Bahnen zu pachten und das Legen von Schienen sowie den Betrieb zu übernehmen?

Das neue Netz würde, vorbehaltlich aller späteren Aenderungen, folgende Strecken in sich begreifen:

1. Von Lauterburg nach Hunspach mit Abzweigung nach Selz.
2. Von Wörth nach Walburg,
3. Von Niederbronn nach Hagenau,
4. Von Hochfelden nach Buchsweiler,
5. Von Wasselnheim nach einem unter 6 näher zu bestimmenden Punkte,
6. Von Molsheim nach Lingolsheim oder einem anderen Punkte bei Strassburg auf der Strecke Strassburg-Basel.
7. Von Rosheim nach Oberehnheim und Erstein,
8. Von Barr nach Benfeld.

Doch bevor man diesem Gedanken Folge giebt, muss derselbe einer ernsten Prüfung unterworfen werden, und ich bitte Sie, dies zu thun. Viele dieser Wege sind bereits für sich oder in Verbindung mit allgemeinen Entwürfen zum Gegenstande von Untersuchungen gemacht worden, welche zum Theil wertvolle Grundlagen zu neuen Beratungen geliefert haben.

Die Vorstudien zu den anderen Wegen müssen, meines Erachtens, mit Hülfe der bereits gegebenen Feststellungen leicht sein.

Sobald die Ausführbarkeit der Entwürfe anerkannt ist, handelt es sich noch darum, 1. eine provisorische Karte aufzustellen, 2. die Ausgaben für den Grunderwerb, für die Erdarbeiten und Kunstbauten zu veranschlagen. (Die Sorge um die Anlage von Stationen wird man den einzelnen Gemeinden überlassen können.)

Dieser Vorarbeiten bedürfte ich, um zu entscheiden, welche Folge dem Projekt gegeben werden soll, und um sie der nächsten Generalrats-Sitzung, in welcher so viele Eisenbahn-Fragen zur Besprechung kommen sollen, zu unterbreiten.

Ist das Projekt ausführbar, so würde das Unter-Elsass die Initiative zu einer segenbringenden Massregel ergriffen haben, wenigstens für sich, indem es seine topographische Lage und die vorhandenen Wege benützt, um dadurch allein den Vorzug zu haben, dass alle Kan-

ton-Hauptorte mit wenig Ausnahmen von einer Eisenbahn berührt sind.

Genehmigen Sie, Herr Direktor, ...

Der Präfekt
gez. Migneret.

Die Verhandlungen des Generalrates des Unter-Elsass und Fortschritt der Sache.

In der Sitzung des Generalrates vom 27. August 1858 erstattete alsdann der Präfekt Migneret ausführlichen Bericht über das Projekt und über das Ergebnis der Vorarbeiten.

Nach den von dem Direktor der Vizinal-Strassen des Unter-Elsass gelieferten Unterlagen betrug das ganze herzustellende Netz von Vizinalstrassen etwa 147 km mit 7 Wegen. Die Baukosten wurden für Erdarbeiten und Kunstbauten auf 17 000 frs. pro km = 2499000 frs.,

für die Stationen und Nebengebäude zu 8000 frs. pro km auf 117 600 frs., zusammen auf 3 675 000 frs. geschätzt.

Dieser Betrag kam demjenigen gleich, welchen der Staat bei Herstellung der grossen Eisenbahnlinien auf sich genommen hatte.

Unter Annahme einer zehnjährigen Frist zur Beendigung der Arbeiten, würde jährlich ein Betrag von ca. 400 000 frs. genügen, der auf Kommunal- und Departementslasten übernommen werden könnte. Es handelte sich nun hauptsächlich darum, die Bestimmungen des Gesetzes vom 21. Mai 1836 über die Vizinalstrassen auf die Eisenbahnen von sekundärem oder lokalem Interesse anzuwenden. Nach diesem Gesetze konnten der Präfekt und der Generalrat im Departement Wege von grossem Verkehre eintheilen, die Richtung, Ausdehnung und Eingrenzung dieser Wege, ebenso wie das Verhältnis festsetzen, nach welchem die Gemeinden an den Kosten theilnehmen sollten. Das Departement konnte Subventionen gewähren, sei es auf Grund fakultativer oder besonderer Zuschläge. Ausserdem sollten Anerbieten von Privaten oder Privat-Gesellschaften berücksichtigt werden.

Durch die Beschlüsse des Präfekten erfolgte die Nütz-

lichkeits-Erklärung, nachdem zuvor die Ueberlassung des Grund und Bodens im Expropriationswege herbeigeführt worden war. Die Einzelheiten der Bauausführung sollten der betr. Verwaltung überlassen bleiben, welche mit der Herstellung betraut wurde.

Was nun die Umwandlung eines nach diesen Bestimmungen hergestellten neuen Netzes von Vizinalstrassen in Eisenbahnen durch eine Gesellschaft anbelangte, so war durch das fundamentale Eisenbahngesetz vom 11. Juni 1842 festgesetzt worden, dass die Ausführung der (im Gesetze bezeichneten) Eisenbahnlinien durch Zusammenwirken des Staates, der Departements und der interessirten Gemeinden erfolgen sollte. Zwei Drittel der vom Staate für Grunderwerb geleisteten Ausgaben hatte das Departement zu tragen. Der Generalrat befasste sich alsdann mit der weiteren Frage der Beschaffung der nötigen Hilfsmittel durch das Departement und die interessirten Gemeinden. Das genannte Gesetz war bei allen Eisenbahnen von allgemeinem Interesse grundlegende Norm gewesen und musste es umsomehr sein, wenn es sich um Bahnen von lokaler Bedeutung innerhalb der Grenzen eines einzelnen Departements handelte. Wenn bei jenen Bahnen der Staat die Kosten für Erdarbeiten, Kunstbauten und Stationen übernahm, so traten in dem vorliegenden Falle das Departement und die Gemeinden an die Stelle des Staates.

Die mit der Prüfung der Vorschläge des Präfekten beauftragte Spezial-Kommission des Generalrats unterbreitete folgende Vorschläge: Die gemeinschaftliche Ausgabe des Departements und der Gemeinden wurde auf 6300000 frs., die Kosten des Oberbaues und des Betriebs-Materials auf 15120000 frs. veranschlagt; von ersterem Betrage sollten annähernd $^1/_3$ durch Subvention, $^2/_3$ von den Betriebs-Unternehmern aufgebracht werden. Zur Uebernahme des Betriebes würde sich am besten die französische Ostbahn eignen, da dieselbe durch den Erwerb der elsässischen Bahnen Material und Schienen besass, welche sich für sekundäre Bahnen verwenden liessen. Ausserdem würde dieselbe diese Linien mit viel geringerem Kostenaufwande betreiben und daher eine Einnahme von etwa 9 bis 10% erzielen können. Der Generalrat kam zu folgendem Entschluss:

Die Kosten der Voruntersuchungen sollten auf die Dispositionsfonds des Departements-Budgets übernommen,

der Mehrbetrag dieser Fonds zu Subventionen verwendet und ferner das Departement ermächtigt werden, während 10 Jahren, von 1859 ab, 5% Zuschlug zu den direkten Steuern zu erheben, welche zum Baue der projektirten Vizinalbahnen verwendet werden sollten. Unterm Februar 1859 richtete nun der Präfekt des Unter-Elsass an die verschiedenen in Betracht kommenden Bürgermeister Schreiben, in welchen er dieselben einlud, die für die Interessen des Landes und speziell ihrer Gemeinden so wichtige Frage des Baues von Vizinalstrassen und der Umwandlung derselben in Eisenbahnen den Gemeinderäten zur Beratung zu unterbreiten. In den betreffenden Schreiben war noch besonders betont, dass die entstehenden Kosten keine neue Steuer-Erhebung veranlassen würden, sondern durch die gewöhnlichen Einkünfte und besonderen Hilfsquellen der Gemeinde-Verwaltung gedeckt werden könnten.

Was nun die einzelnen Strassen anbelangt, deren Ausführung zunächst ins Auge gefasst wurde, so war die wichtigste derselben diejenige von Strassburg nach Barr, mit Abzweigung nach Wasselnheim. Dieselbe durchzog Städte und Gegenden von grosser Bevölkerungs-Dichtigkeit und berührte mehrere Vogesenthäler. Die Bevölkerungszahl betrug 169 000 (über $^1/_4$ der gesamten Bevölkerung des Departements); 85 Gemeinden kamen in Betracht; die voraussichtliche Ausgabe betrug 1 315 000 frs.

Von den Gemeinden wurden verlangt	1 037 634 frs.
Vom Departement als Subvention	277 366 »
zusammen	1 315 000 frs.

Von den 85 Gemeinderäten hatten 78 günstig gestimmt.

Die 2. Strasse war diejenige von Hochfelden nach Buchsweiler (11 km lang), welche die reichen Produkte der Forstwirtschaft, des Ackerbaues und der Industrie der Kantone Buchsweiler und Lützelstein dem Verkehre erschliessen sollte. Die Gesamt-Ausgabe war in Anbetracht

der Schwierigkeiten des Terrains auf	520 000 frs.,
die Subvention des Departements auf	235 028 »

veranschlagt worden.

Ausserdem hatte die Gesellschaft der Minen von Buchsweiler eine solche von 24000 frs. angeboten. Von 41 Gemeinden hatten indes 30 ihre Zusage verweigert und nur 11 dieselbe gegeben.

Die 3. Strasse, von Hagenau nach Niederbronn, war diejenige, welche geringe Kosten verursachte und die grössten Vortheile bot, indem sie die bedeutenden Hüttenwerke jener Gegend dem Verkehre erschloss. Die Familie de Dietrich hatte eine besondere Subvention angeboten und die verhältnissmässig armen Gemeinden bereitwilligst ihre Zusage gegeben. Die Strasse Hagenau-Niederbronn hatte eine Länge von 20 km und sollte 400 000 frs. kosten.

Der Beitrag der Gemeinden war auf	190500,42	frs.
die Subvention des Departements auf	152404,58	»

festgesetzt worden.

Die von der Familie de Dietrich angebotene Subvention betrug 51 657,00 frs.

Der Wert der vermutlich unentgeltlich erhaltbaren Domänen-Güter wurde auf 5 438,00 frs. geschätzt.

Die 35 Gemeinden hatten mit geringfügigen Vorbehalten sämtlich zugesagt.

Die Strasse von Schlettstadt nach Weiler (15 km) durchzog das wichtige Thal von Weiler, in welches das von Markirch einmündete. Die Gesamtkosten wurden

auf	325 000,00	frs.
die Subvention der Gemeinden auf	173 939,90	»
» » des Departements auf	151 060,10	»

veranschlagt. 15 Gemeinden hatten zugesagt, 6 abgesagt.

Die genannten Strassen sollten, nachdem dieselben nach den Prinzipien des Gesetzes vom 21. Mai 1836 als «Vizinalwege von grossem Verkehr» hergestellt waren, mit möglichst geringen Kosten in Eisenbahnen umgewandelt werden. Dieses Ziel wurde erreicht durch Anlage von nur einem Gleise, durch Vermeidung jedes besonderen Luxus einerseits und durch Vertheilung der Kosten nach dem Beispiele des genannten Gesetzes von 1842 andererseits.

Frühere Projekte.

Die aus der Initiative des Präfekten Migneret hervorgegangenen Entwürfe, welche sich durch die Eigenartigkeit des vorgeschlagenen Modus der Ausführung auszeichneten, waren im Uebrigen die Folge von vielen,

bereits früher aufgestellten Projekten, welche den Zweck gehabt hatten, mehrere noch enterbte Zentren der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft an die Hauptverkehrsadern anzuschliessen.

Bereits im Jahre 1854 waren mit ministerieller Ermächtigung Vorstudien zu der sogen. «Vogesenbahn», angestellt worden. Dieselbe sollte, bei Strassburg von der Hauptlinie abzweigend, durch das Breuschthal nach Molsheim und Schirmeck, mit Abzweigung nach Barr und Wasselnheim, gehen. Durch die Auflösung der Gesellschaft Lille-Strassburg, mit welcher sich das betreffende Komite fusioniren wollte, erfolgte die Vertagung des Projektes.

Eine andere Bahn von Hagenau nach Niederbronn und den Kohlenbassins von Preussen und Bayern war im Jahre 1855 auf Kosten der Firma de Dietrich & Cie. studiert worden; dieselbe sollte von Hagenau durch das Thal der Zinzel nach Niederbronn, von da über Bitsch nach Saargemünd mit Anschluss in Kochern an die Linie Nancy-Forbach gehen. Ueber ihre Ausführung war bis dahin noch keine Entscheidung getroffen worden.

Als Theil der Eisenbahn von Lille nach Strassburg war eine Linie in der Richtung von Saargemünd nach Steinburg durch das Eichelthal, dann von Steinburg nach Wasselnheim zum Anschlusse an die «Vogesenbahn» geplant worden. Auch dieses Projekt zerschlug sich infolge Auflösung der Lille-Strassburger Gesellschaft.

Für eine andere Bahn von Kochern nach Saarburg war durch Dekret vom 17. August 1853 der Ostbahn-Gesellschaft ein Vorzugsrecht gewährt worden. Diese Linie, sowie diejenige von Kochern über Saargemünd nach Bitsch und eine weitere von Falkenberg nach Dieuze und Avricourt hatten den Zweck, die preussischen Kohlenbecken von Saarbrücken und die französischen des Mosel-Gebietes der Stadt Strassburg und dem Ober-Elsass, diesen wichtigen Verbrauchszentren, zu nähern.

Ein anderes Projekt betraf eine von der Lille-Strassburger Bahn abzweigende Linie nach Lauterburg. Alle die genannten Bahnen waren theilweise infolge Auflösung der Lille-Strassburger Gesellschaft, sowie finanzieller Schwierigkeiten, theilweise auch, weil die französische Regierung der unklugen Spekulationssucht eine Schranke vorschieben wollte, nicht zur Ausführung gekommen.

Endgültige Projekte.

Jene Hindernisse wurden nun mit einem Schlage durch die glückliche Idee des Präfekten Migneret gehoben. Die dem Generalrate in seiner Sitzung vom 21. März 1859 vorgelegten, endgültigen Projekte bezogen sich auf folgende Bahnen:

1. Von Strassburg nach Barr, Wasselnheim u. s. w. (49 km).
2. Von Hochfelden nach Buchsweiler (13 km).
3. Von Hagenau nach Niederbronn (20 km).
4. Von Hofen nach Lauterburg und dem Rheine über Selz (25 km). Diese Linie sollte die Wünsche der durch die Herstellung der Bahn von Bischweiler nach Weissenburg einst unberücksichtigt gebliebenen Gemeinden befriedigen und gleichzeitig einen Anschluss an die, von Karlsruhe nach dem Rheine geplante Eisenbahn in Baden bilden.
5. Von Schlettstadt nach Weiler (15 km).
6. Von Schlettstadt nach Markolsheim (23 km). Diese Linie sollte eine, hauptsächlich dem Ackerbau dienende Gegend, die allerdings schon vom Rhein-Rhone-Kanal durchzogen war, dem Eisenbahn-Verkehre erschliessen.
7. Von Buchsweiler nach Saar-Union durch das Eichel-Thal; (40 km). Diese Bahn erfüllte die Wünsche der 3 Kantone Saar-Union, Drulingen und Lützelstein nach einer raschen Verbindung mit Zabern und Strassburg. Sie sollte über Ingweiler, Wimmenau und Wingen durch ein Tunnel bei Puberg und über Domfessel gehen.
8. Von Wörth nach Walburg (8 km). Diese Bahn, wegen ihrer kurzen Ausdehnung im Uebrigen wenig gewinnversprechend, trug den Interessen der Industrie und der Landwirtschaft Rechnung.
9. Von Truchtersheim nach Mundolsheim (10 km).

Die Gesamtlänge des ganzen Netzes belief sich auf etwa 203 km. Die meisten der geplanten Bahnen sind bekanntlich erst in allerneuester Zeit zur Ausführung gekommen und im Allgemeinen nach jenen Prinzipien erbaut worden.

In dem, dem Generalrate unterbreiteten Berichte des Direktors der Vizinalstrassen des Unter-Elsass waren folgende, auf Grund eingehender örtlicher Studien aufgestellten Veranschlagungen des zu erwartenden Personen-

und Güter-Verkehres und der voraussichtlichen Betriebs-Ergebnisse der projektirten Bahnen enthalten. Von der allgemeinen Vorraussetzung ausgehend, dass die Zahl der z. Z. in den öffentlichen Wagen und durch die sonstigen regelmässigen Transport-Dienste beförderten Personen sich etwa verdoppeln würde, eine Annahme, welche durch die wirklichen Betriebs-Ergebnisse der bis dahin erbauten Bahnen mehr als bestätigt worden war, kam der Berichterstatter zu folgenden Schlüssen:

						pro Tag.
1	Von	Strassburg	nach	Barr, Wasselnheim u. s. w.	=	1182 Reisende
2	»	Hochfelden	»	Buchsweiler	=	167 »
3	»	Hagenau	»	Niederbronn	=	375 »
4	»	Hofen	»	Lauterburg über Selz	=	38 »
5	»	Schlettstadt	»	Weiler	=	537 »
6	»	Schlettstadt	»	Markolsheim	=	193 »
7	»	Buchsweiler	»	Saar-Union	=	200 »
8	»	Walburg	»	Wörth	=	99 »
9	»	Mundolsheim	»	Truchtersheim	=	69 »
					pro Tag	2860 Reisende

Für den Eilgut-Verkehr wurde, unter entsprechender Modifikation der von der Ostbahn auf der Strassburg-Baseler und Mülhausen-Thanner Linie erzielten Resultate von 27 bezw. 13 %, die Einnahme der neuen Bahnen auf 10 % derjenigen aus dem Personen-Verkehre veranschlagt.

Was den Güter-Verkehr anbelangt, so hatte man in den anfänglichen Projekten Zahlenangaben über die voraussichtlich zu befördernden Tonnen gemacht, welche grösstentheils unter den in den Jahren 1857 und 1858 auf den Landstrassen festgestellten blieben.

Unter der Voraussetzung, dass auf den neuen Bahnen die gewöhnlichen Tarife der französischen Ostbahn Anwendung finden würden, wurde die kilometrische Rein-Einnahme für Strassburg-Barr-Wasselnheim auf 6967 frs. und für Hofen-Lauterburg auf 497 frs. veranschlagt.

Die mit dem Legen der Schienen, der Ergänzung der Werkstätten, den Lieferungen des rollenden Materials und der Betriebsführung beauftragte Gesellschaft würde eine Ausgabe von ungefähr 60000 frs., oder wenn man späteren Vergrösserungen und Aenderungen Rechnung trug, von etwa 70000 frs. pro km zu leisten haben. Als-

dann ergab sich eine Verzinsung des Anlage-Kapitals von 1% für Hofen-Lauterburg, von unter 3% für Schlettstadt-Markolsheim, Walburg-Wörth und Mundolsheim-Truchtersheim, von 3,7 bis 4,8% für Hochfelden-Buchsweiler, für Buchsweiler-Saar-Union, endlich von 5,8 bis 11,6% für Strassburg-Barr u. s. w., Hagenau-Niederbronn und Schlettstadt-Weiler.

Die von dem Generalrate des Departements in seiner ausserordentlichen Sitzung vom März 1859 im Sinne der eingereichten Vorschläge gefassten Beschlüsse wurden alsbald durch den Präfekten des Unter-Elsass dem Minister des Innern zur Vorbereitung eines entsprechenden Gesetz-Entwurfes, gleichzeitig auch die einzelnen Projekte dem Minister des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten, sowie dem Generalrate für Brücken- und Strassenbau eingereicht.

Verhandlungen mit der französichen Ostbahn u. a. m.

In der Zwischenzeit waren auch mit der französischen Ostbahn-Gesellschaft Unterhandlungen gepflogen worden. Auf die Anfrage, ob dieselbe sich dem von dem Präfekten vorgeschlagenen Systeme der Ausführung anschliessen und den Betrieb auf einigen der geplanten Bahnen übernehmen wolle, hatte der Präsident des Verwaltungsrates mitgetheilt, dass er nach Massgabe der durch eine eingehende Prüfung der Angelegenheit zu erzielenden Resultate dem Antrage weitere Folge geben werde. Diese Prüfung ergab, dass die vorgeschlagenen Bedingungen der Betriebs-Uebernahme der Ostbahn-Gesellschaft nicht günstig schienen, und dass dieselbe sich wohl mit dem Betriebe und der Unterhaltung, einschliesslich Lieferung des rollenden Materials, nicht aber mit dem Legen der Schienen befassen könnte. Die über den voraussichtlich zu erwartenden Verkehr angestellten Erhebungen enthielten eine zum Theil beträchtliche Reduktion der ursprünglich veranschlagten kilometrischen Roh-Einnahmen der einzelnen Bahnen.

Da die weiteren Vorschläge der Ostbahn-Gesellschaft wenig günstig schienen, die inzwischen stattgehabten Konferenzen vorläufig keine Einigung erzielten, wurde die Bildung von besonderen lokalen Gesellschaften ins

Auge gefasst. Die Organisation derselben konnte entweder in der Weise erfolgen, dass sie die Herstellung der Gleise nebst Zubehör, die Lieferung des rollenden Materials und den Betrieb der Bahnen mit eigener Verwaltung und eigenem Personal, unabhängig von der französischen Ostbahn, übernahmen, oder aber, dass sie nach Herstellung der Bahnen mit der französischen Ostbahn wegen des Betriebes Verträge abschlossen. Zwei Anerbieten waren bei dem Präfekten eingegangen. Das eine betraf die Bahn von Strassburg nach Barr und Wasselnheim, das andere die Bahn von Hagenau nach Niederbronn.

Der Baron de Bussierre verlangte für die Strecke Strassburg-Barr-Wasselnheim eine beträchtliche Erhöhung derim Projekte vorgesehenen Subvention von 1 315 000 frs. auf 2 086 000 frs. und beabsichtigte alsdann, für etwa 1 800 000 frs. das feste Material zu liefern, und wegen des Betriebes sich mit der französischen Ostbahn-Gesellschaft, deren Verwaltungsrats-Mitglied er war, zu einigen. Das Departement und die Gemeinden waren einverstanden. Da jedoch die französische Ostbahn zu harte Bedingungen stellte, zog de Bussierre sein Anerbieten zurück. Nach der abgeschlossenen Konvention verlangte jene für den Betrieb der Bahn eine jährliche Summe von 6000 frs. als Miete für Bahnhof Strassburg, und 330 000 frs., d. i, 6000 frs. pro km, auf die Einnahme vorerheben zu dürfen. Die neue Gesellschaft sollte dagegen das feste Material liefern und unterhalten. Inzwischen war eine Einigung erzielt worden, dahingehend, dass die Einnahme von über 6000 frs. bis 10 000 frs. zwischen den beiden vertragschliessenden Gesellschaften zur Hälfte getheilt würde. Es bildete sich nun eine neue lokale Gesellschaft, zusammengesetzt aus den hauptsächlichsten Industriellen und Eigentümern jenes Gebietes, welche sich verpflichtete, die Umwandlung der Strassen nach Barr-Wasselnheim und Mutzig in Eisenbahnen zu übernehmen und den Betrieb der französischen Ostbahn unter den vorerwähnten Bedingungen zu übertragen. Das erforderliche Kapital zum Legen der Schienen und zur Lieferung des festen Materials

nebst allen Zubehörs betrug	1 800 000	frs.
Die Ausgaben des Departements und der Gemeinden beliefen sich auf	2 280 000	»
Zusammen	4 080 000	frs.

Vom Staate wurde eine einmalige Subvention von 600000 frs., ferner eine Zinsgarantie von 4% während 50 Jahren nebst Amortisation zum gleichen Zinsfusse für das Gesellschafts-Kapital von 1200000 frs. verlangt. Da sich jedoch mit Sicherheit eine jährliche Roh-Einnahme von 8500 frs. pro km erwarten liess, welche genügte, um die Betriebskosten, sowie Zinsen und Amortisations-Raten zu decken, war diese letzte Forderung nur formell. Somit schien die Ausführung der vorgenannten Bahn gesichert.

Aus dem von der Gesellschaft zur Unterstützung ihrer Concession beigebrachten Material ergaben sich folgende Einzelheiten über die wirtschaftlichen Verhältnisse der von der Bahn berührten Gebietstheile:

Die Bevölkerungszahl betrug nach den Feststellungen von 1856

Im Kanton	Strassburg	=	77656	d. i,	1001	pro	□km
»	» Barr	=	19562	» »	139	»	»
»	» Oberehnheim	=	15086	» »	164	»	»
»	» Rosheim	=	14823	» »	103	»	»
»	» Molsheim	=	22839	» »	122	»	»
»	» Wasselnheim	=	17822	» »	114	»	»
	Zusammen		167788				

Die Zahl der in den 5 Kantonen Barr, Oberehnheim, Rosheim, Molsheim und Wasselnheim vorhandenen industriellen Etablissements belief sich auf 291; darunter sind zu erwähnen: 121 Mühlen, 43 Ziegeleien, 33 Lohgerbereien, 26 Sägemühlen, 12 Webereien, 11 Schleifereien, 10 Spinnereien u. a. m. In diesen Betrieben, sowie in den verschiedenen Steinbrüchen, Metallfabriken, Möbel-, Kleider-, Transport- u. a. Geschäften waren zusammen 26818 Arbeiter beschäftigt.

Die Kosten der Herstellung und das Verhältnis, in welchem das Departement und die Gemeinden einerseits und die concessionfordernde Gesellschaft andererseits an denselben theilnehmen sollten, stellten sich wie folgt:

Herstellung der Vizinalstrasse	1464154,20 frs.	oder	29283 frs.	pro km
Subvention zur Umwandlung der Strasse in eine Eisenbahn	815845,80 »	»	16317 »	» »
	2280000,00 frs.	oder	45600 frs.	pro km

hierunter Antheil der Gemeinden	1338603,00 frs.	
Angebote von Industriellen	15000,00 »	
Antheil des Departements	926397,00 »	
Ausgaben zu Lasten der Concessionäre	1800000,00 »	oder 36000 frs. pro km
für Betriebsmaterial	1100000,00 »	» 22000 » » »
zusammen zu Lasten der Concessionäre	2900000,00 frs.	oder 58000 frs. pro km
hierzu Antheil der Gemeinden, Industriellen und des Departements wie oben	2280000,00 »	» 45600 » » »
zusammen	5180000,00 frs.	oder 103600 frs. pro km.

Von den oben angeführten 1800000,00 frs. hatte die Gesellschaft bereits $^2/_3$ = 1200000 frs. aufgebracht. Gleichzeitig verlangte dieselbe ausser der bereits angeführten Zins-Garantie von $4\,^0/_0$ eine Subvention von 600000 frs. Die jährlichen Betriebskosten wurden auf ca. 7500 frs. pro km (bei 3 Zügen täglich nach jeder Richtung), die Einnahmen auf 10000 frs. pro km veranschlagt.

Die zweite Gesellschaft, unter der Führung der Herren de Dietrich und Cie., Besitzer der grossen Werke von Niederbronn, hatte inzwischen um die Concession für die Bahn von Hagenau nach Niederbronn nachgesucht und dabei hauptsächlich auf die bedeutende Industrie von Niederbronn und Bitsch, welche zusammen 8000 Arbeiter beschäftigte, hingewiesen. Die Hüttenwerke der Firma de Dietrich und Cie. waren, ausser in Niederbronn, in den Ortschaften Jägerthal, Merzweiler, Zinsweiler, Reichshofen, Mutterhausen; Stahlwerke in Bärenthal, Glashütten in Götzenbrück, Meisenthal, St. Louis zerstreut. Diese Industrien eröffneten ein bedeutendes Absatzgebiet für die Staatswaldungen in jenem Theile des Elsass und Lothringens. Während der letzten 3 Jahre (1857 bis 1859)

waren allein zusammen 565153 Ster Holz für 2814550 frs. angekauft worden. Die Beschaffung der Kohlen von Saarbrücken wurde durch eine direkte Verbindungsbahn bedeutend erleichtert. Z. Zt. betrug der Preis derselben 30 bis 35 frs. und würde alsdann auf 18 frs. herabsinken. Die Gesellschaft hatte anfangs beabsichtigt, die Bahn mit Pferden zu betreiben und ein Kapital von 850000 frs. zur Verfügung zu stellen, in dem zweiten Gesuche an den Minister der öffentlichen Arbeiten sich jedoch bereit erklärt, Lokomotiv-Betrieb einzuführen unter Erhöhung des Gesellschafts-Kapitals auf 1200000 frs., und gleichzeitig um dieselben Vergünstigungen wie die für die Strecke Strassburg - Barr - Wasselnheim gewährten, nachgesucht, nämlich 12000 frs. Subvention pro km und 4,65 % Zins-Garantie nebst Amortisation für das Anlagekapital. Der von dem Departement und den Gemeinden aufzubringende Kosten-Antheil für die Strecke Hagenau - Niederbronn (20 km) betrug etwa 680000 frs. (34000 frs. pro km), die Staatssubvention 240000 frs. Durch Gesetz vom 1. August 1860 wurde diese Subvention, ebenso wie diejenige von 600000 frs. für die Strecke Strassburg - Barr-Mutzig - Wasselnheim endgültig bewilligt, von der Gewährung der beantragten Zinsgarantie indess abgesehen. Der Abschluss eines Vertrages zwischen der französischen Ostbahn-Gesellschaft und der für die Herstellung der letztgenannten Bahnen konstituirten lokalen Gesellschaft erfolgte am 26. August 1860. Dieser Vertrag stützte sich im Wesentlichen auf die bereits früher von der Ostbahn gestellten Bedingungen. Letztere übernahm den Betrieb und die Unterhaltung der gen. Bahn, die Lieferung des rollenden Materials und beanspruchte dafür das Recht der Vorerhebung von 80 % der erzielten Einnahme. Die anzuwendenden Tarife für Personen- und Güter-Beförderung sollten mit geringen Modifikationen dieselben sein wie diejenigen auf den Hauptlinien. Die Dauer des Vertrages wurde auf 20 Jahre festgesetzt.

Auch die für die Strecke Hagenau-Niederbronn konstituirte Gesellschaft schloss mit der französischen Ostbahn wegen Betriebs-Uebernahme einen Vertrag unter denselben Bedingungen wie der vorgenannte ab. Der französische Staat hatte inzwischen auf seine Kosten mit der aus strategischen Rücksichten wichtigen Verlängerung der Bahn von Hagenau nach Niederbronn bis Diedenhofen begonnen.

Für die dritte Bahn von Schlettstadt nach Weiler hatte sich lange Zeit kein Angebot gefunden. Erst nachdem der Präfekt des Ober-Elsass eine Verlängerung der Bahn in das Markircher Thal bis Markirch vorschlug, bildete sich in dem gen. Städtchen eine Gesellschaft. Dieselbe erhielt ebenso wie die anderen eine Staatssubvention, jedoch bedeutend höher, nämlich 40000 frs. pro km, d. i. 850000 frs. insgesamt. Auch sie trat mit der französischen Ostbahn wegen des Betriebes der Bahn in Unterhandlungen ein, welche zum Abschlusse eines Vertrages mit denselben Bedingungen wie die vorgenannten führten.

Für die vierte, zunächst in Aussicht genommene Bahn von Hochfelden nach Buchsweiler hatte sich eine Gesellschaft von Industriellen aus letzterem Städtchen konstituirt, welche unter Hinweis auf die Linie Schlettstadt-Markirch ebenfalls um eine Staatssubvention von 40000 frs. pro km oder 520000 frs. für 13 km, ferner um eine Zinsgarantie von 4% und 0,65 % Amortisitation nachsuchte. Auch dieser Gesellschaft hatte die französische Ostbahn die vertragsmässige Betriebs-Uebernahme der Bahn zugesagt.

Während die genannten Gesellschaften ihre Vorbereitungen trafen, um eine definitive Concession zur Umwandlung der Vizinalstrassen in Eisenbahnen bei der Regierung zu erwirken, hatte diese, da sie eine allgemeine Vergrösserung der Eisenbahn-Netze aller grösseren Gesellschaften beabsichtigte, der Ostbahn-Gesellschaft, mit welcher inzwischen neue Verhandlungen mit Erfolg angeknüpft worden waren, den Bau einer Menge von Esgänzungslinien übertragen, unter welchen sich auch die drei erstgenannten elsässischen Bahnen befanden.

Nach der, zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der französischen Ostbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Konvention vom 1. Mai 1863, bestätigt durch kaiserliches Dekret vom 11. Juni desselben Jahres, sollten die drei Vizinal-Strassen von Strassburg nach Barr, Mutzig und Wasselnheim, von Hagenau nach Niederbronn und von Schlettstadt nach Markirch unter den bereits früher vereinbarten Bedingungen, welche hier auf die französische Ostbahn entsprechende Anwendung fanden, dieser von den Departements Unter- und Ober-Elsass zur Umwandlung in Eisenbahnen mit einem Gleise und zur Inbetriebsetzung innerhalb eines Jahres übergeben werden. Die den einzelnen lokalen Gesellschaften bewilligten

Staatssubventionen von 600000 frs. für die erste, 240000 frs. für die zweite und 850000 frs. für die dritte Bahn wurden, ebenso wie die Beiträge der Departements von 600000 frs. pro km, unter diesen Verhältnissen auf die französische Ostbahn übertragen.

Bau der Lokalbahnen und Gesetz vom 12. Juli 1865.

Ende 1863 war der erste Theil der Arbeiten, die Herstellung der Strassen, beendet, und die französische Ostbahn begann mit dem Legen der Schienen. Die gesamten Kosten hatten bis dahin betragen:

Für Strassburg-Barr, Mutzig etc. (49 km) 2 208 851,20 frs.
oder 45 079 pro km.
» Hagenau-Niederbronn (20 km) 496 249,12 frs.
oder 24 812 pro km.
» Schlettstadt-Markirch (10 km U.-Els.) 280 203,60 frs.
oder 28 020 pro km.
zusammmen 2 985 303,92 frs,

darunter vom Departement 1 325 541,12 frs. = 45%
» von den Gemeinden 1 594 762,80 frs. = 53%
» von den Industriellen 65 000,00 frs. = 2%

Die einzelnen Strecken wurden dem Betriebe übergeben:

Strassburg Barr am 29. September 1864,
Molsheim-Mutzig und Molsheim-Wasselnheim am 15. Dezember 1864.
Hagenau-Niederbronn am 19. Dezember 1864.
Schlettstadt-Markirch am 29. Dezember 1864.

Die von der französischen Ostbahn geleisteten ersten Ausgaben (einschliesslich Subvention des Staates) hatten betragen:

Für Strassburg-Barr-Mutzig-Wasselnheim 2479082,37 frs.
» Hagenau-Niederbronn 810879,37 »
» Schlettstadt-Markirch 1001543,78 »

Im Anschlusse an die Bahn von Strassburg nach Molsheim-Mutzig war bereits damals aus dem Vogesen-Departement ein Antrag auf Verlängerung derselben nach Schirmeck hervorgegangen. Das Departement Unter-Elsass

war gleichzeitig gebeten worden, sich an den Kosten der Vorstudien, die sich auf etwa 6000 frs. belaufen sollten, zu betheiligen. Der Antrag wurde angenommen. Die Ausführung der Bahn ist jedoch erst später unter deutscher Verwaltung erfolgt. Auch das zur Herstellung einer direkten Verbindung des Ober-Elsass mit Lothringen durch die Verlängerung der Strecke Barr - Molsheim-Wasselnheim bis Schlettstadt und Zabern aufgestellte Projekt scheiterte, und zwar hauptsächlich auf das Betreiben der französischen Ostbahn, welche in den projektirten Bahnen eine Konkurrenz für die Hauptstrecke Strassburg-Schlettstadt befürchtete.

Das im Departement des Unter-Elsass gegebene Beispiel der Selbsthilfe bei der Vertretung lokaler Verkehrs-Interessen zog bald weitere Kreise. Die übrigen Departements ergriffen, ermutigt durch die Regierung, die Initiative zu gleichem Vorgehen. Die Folge davon war das Gesetz vom 12. Juli 1865, welches bestimmte, dass Eisenbahnen von lokaler Bedeutung 1. durch die Departements oder Gemeinden mit oder ohne Mitwirkung der interessirten Eigentümer.

2. durch Concessionäre unter Mitwirkung der Departements oder der Gemeinden hergestellt werden konnten. Durch diese Bestimmungen war der lokale Charakter dieser Bahnen ausgesprochen. Zu einer Definition des Begriffes «Lokalbahnen» ist es jedoch nicht gekommen. Das Gesetz besagte ferner, dass die Richtung, der Modus und die Bedingungen des Baues der Lokalbahnen, ebenso wie die Verträge und sonstigen zur Sicherung des Betriebes nötigen Vorkehrungen durch den Generalrat, nach vorhergegangener Instruktion durch den Präfekten, festgesetzt werden sollten. Die Nützlichkeits-Erklärung und die Genehmigung der Ausführung erfolgten durch Dekret auf Grund von Beratungen des Generalrates und der Berichte der Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten. Die Lokalbahnen sollten im Uebrigen den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1845 über die Bahnpolizei unterworfen sein, mit folgenden Abweichungen:

Der Präfekt konnte die Herstellung von Einfriedigungen auf einem Theile oder auf der ganzen Länge der Bahn, sowie die Errichtung von Barrièren an Kreuzungen von geringem Verkehre erlassen.

Zu den Kosten der Herstellung konnte die Staatskasse Subventionen bis zu einem Drittel desjenigen Be-

trages gewähren, welcher den Departements, Gemeinden und Interessenten zur Last fiel. Der Zweck der Lokalbahnen bestand in erster Linie darin, Orte von untergeordneter Bedeutung unter sich oder mit den Hauptverkehrsädern zu verbinden. Bei der Tracirung sollten Thäler oder Hochebenen berücksichtigt, dagegen alle diejenigen Terrains vermieden werden, durch welche kostspielige Kunstbauten, wie beim Durchbrechen von Gebirgszügen und Durchqueren grosser Thäler, nötig wurden. Der Hauptvorzug war eben die Billigkeit der Anlage.

Offizielle Erhebungen, welche später in 19 Departements über die Herstellungskosten von Lokalbahnen angestellt wurden, ergaben denn auch eine mittlere Ausgabe von 118960 frs. pro km gegen 200 000 bis 300000 frs. für Hauptbahnen. Davon entfielen auf Subventionen des Staates etwa 21820 frs., der Departements etwa 39270 und der Interessenten etwa 16635 frs. Die Betriebskosten beliefen sich im Durchschnitt auf 7000 bis 9000 frs. pro km.

Unter den durch die Konvention vom 1. Mai 1863 der französischen Ostbahn concessionirten Bahnen hatten sich auch diejenigen von Niederbronn über Saargemünd nach Diedenhofen, von Belfort nach Gebweiler, von Reims nach Metz und von Dieuze nach Avricourt befunden. Letztgenannte Strecke war früher der Gesellschaft für die Verwaltung der Salinen von Ostfrankreich unter gleichzeitiger Gewährung einer Staatssubvention von 2000000 frs. genehmigt gewesen. Noch ehe diese Gesellschaft jedoch mit den Arbeiten begonnen hatte, war dieselbe mit der französischen Ostbahn-Gesellschaft in Unterhandlungen getreten, welche zum Abschlusse eines Vertrages führten, der durch die Konvention vom 1. Mai seine Bestätigung fand. Auch mit der Concessionirung der Bahnen von Niederbronn nach Diedenhofen nnd von Belfort nach Gebweiler war eine Staatssubvention für die erstere von 27410000 frs., für die zweite von 3000000 frs. gewährt worden. Ausserdem hatte das Mosel-Departement für Niederbronn-Diedenhofen eine Subvention von 1200000 und das Departement des Ober-Elsass sowie verschiedene Interessenten für Belfort-Gebweiler eine solche von zusammen 20000 frs. pro km zugesagt. Die Strecke Dieuze-Avricourt (22 km) wurde am 25. November 1864, die Strecke Beningen-Merlebach-Saargemünd (22 km) am 16.

Dezember 1865, Karlingen-Beningen-Merlebach (10 km) am 30. Dezember 1866 und die ganze Strecke Saarbrücken-Niederbronn (63 km.) am 8. Dezember 1869 dem Betriebe übergeben. Die Bahn von Belfort nach Gebweiler kam nur theilweise zur Ausführung, und zwar die Linie Sentheim-Sennheim (14 km) am 30. Juli 1869 und Bollweiler-Gebweiler (7 km) am 5. Februar 1870. Die Herstellungskosten bis zum Eröffnungstage hatten für die Bahn von Dieuze nach Avricourt (einschliesslich Subvention von 2000000 frs.) 3395860 frs., die für Saargemünd-Niederbronn (einschliesslich Antheil der Subvention für Niederbronn-Diedenhofen mit 16721140,63 frs.) 19974082 frs., für Sentheim-Sennheim und Bollweiler-Gebweiler (einschliesslich Subvention von 2511186 frs.) = 4639372 frs. betragen.

Bahn von Colmar nach Münster.

So waren nach und nach alle, auch die anfänglich unter den Prinzipien einer weitgehenden Dezentralisation concessionirten Bahnen lokaler Bedeutung, unter das den ganzen Osten Frankreichs beherrschende Monopol der Ostbahn-Gesellschaft zurückgekehrt. Nur eine einzige Bahn des Elsass gehörte nicht dieser Gesellschaft an, nämlich die Lokalbahn von Colmar nach Münster. Die erste Anregung zu derselben erfolgte im Jahre 1855 durch ein Projekt, welches ein Ingenieur für Brücken- und Strassenbau verschiedenen Industriellen nnd Eigentümern aus dem Fecht-Thale vorlegte. Dieses Projekt hatte zum Zwecke: erstens die Eindämmung des Flusses zwischen Türkheim und Münster, zweitens die Herstellung einer Eisenbahn von dieser letzten Stadt nach Colmar. Die Interessenten, welche das Projekt günstig aufnahmen, veranstalteten alsbald eine Subscription, um die für die Voruntersuchungen nötigen Mittel zu beschaffen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigte alsdann das betreffende Komite durch Beschluss vom 3. Juli, mit diesen Vorarbeiten zu beginnen. Ueber die Resultate derselben wurde eine Denkschrift aufgestellt, welche ausser dem gemeinschaftlichen Projekte dasjenige einer Eisenbahn besonders behandelte. Dieselbe sollte als Strassenbahn erbaut werden und den Zweck haben, das Zentrum des Münsterthales und seine hauptsächlichsten Werke mit der elsässischen Bahn zu verbinden. Es war beab-

sichtigt, der Ostbahn-Gesellschaft den Betrieb zu übertragen. Die Strecke sollte eingleisig gebaut werden.

Das Münsterthal setzt sich aus 2 Theilen zusammen, die sich in Münster vereinigen. Oberhalb zerfällt es in verschiedene kleine Thäler, in welchen bereits damals zahlreiche Industrien zerstreut waren; unterhalb Münster bis Türkheim liegen die Dörfer Günsbach, Griesbach, Weier im Thal, Sulzbach, Walbach, Zimmerbach und Wintzenheim. Zwischen da und Colmar waren die ausgedehnten Manufakturen von Logelbach.

Die Gesamt-Ausgaben für den Bau der Eisenbahn Colmar-Münster wurden auf 1 365 000 frs. veranschlagt. Um die Wichtigkeit des Projektes und die Ausführbarkeit desselben im Hinblick auf seine Rentabilität zu beweisen, hatte man folgende Berechnungen über die voraussichtlichen Einnahmen aufgestellt. Wie bei allen, unter günstigen Verhältnissen erbauten Eisenbahnen, nahm man auch hier eine Vermehrung des seitherigen Personen-Verkehrs auf etwa das dreifache an, bezüglich des Güter-Verkehrs eine Steigerung von etwa 50°/₀. Wenn auch die geringen Entfernungen und die ungünstige Lage der Station Colmar zum Mittelpunkte der Stadt wenig vortheilhaft für die Bahn waren, so fielen hiergegen eine Menge günstigere Momente in die Wagschale. Das Münsterthal war vorzugsweise gewerbthätig, produzirte dagegen wenig für den Unterhalt der zahlreichen Arbeiter nötige Lebensmittel, die daher von auswärts bezogen werden mussten. Durch die Eisenbahn gestaltete sich der Personen-Verkehr zwischen Colmar und Münster bequemer und billiger und wurde, wo er bislang zum Theil unmöglich war, erleichtert. Das Münsterthal, wohl das romantischste der Vogesen-Thäler, musste durch seine zahlreichen Ruinen, seine herrlichen Seitenthäler, den alpinen Charakter seiner Berge alljährlich eine Menge Touristen herbeilocken, ein Verkehrs-Element, welches hauptsächlich in neuester Zeit das Münsterthal mehr als alle andern Seitenthäler der Vogesen belebt.

In Münster waren seiner Zeit 4 Wagen für den Personen-Verkehr eingerichtet, 2 zu 7 Plätzen, 1 zu 6, der andere zu 8, zusammen 28 Plätze. Offizielle Feststellungen aus den Jahren 1850 bis 1851 ergaben für die Privat-Fuhrwerke dieselben Verhältnisse wie für die öffentlichen. Nach den Berechnungen wurden täglich 40 und für Hin- und Rückfahrt durchschnittlich 80 Reisende an-

genommen; hiernach liess sich im Hinblick auf die zu erwartende Steigerung des Verkehrs eine jährliche Summe von 57 600 Reisenden erwarten.

Bezüglich des Güter-Verkehrs ergaben die Zählungen von 1850 und 1851 eine Gesamtzahl von 110 Zugpferden. Unter der Annahme einer Tonne nutzbaren Gewichts für ein Pferd betrug die Gesamtmenge der beförderten Waaren 110 Tonnen täglich. Was nun den Einfluss des neuen Verkehrsmittels betrifft, so mussten ohne Zweifel die Schnelligkeit und Sicherheit der Verbindungen, die beträchtliche Ersparnis an Frachtkosten eine grosse Anziehungskraft auf die Güterbewegung ausüben. Die täglichen Transporte stellten sich, wie folgt:

Von Colmar nach Münster und umgekehrt: 10,5 t Kohlen, 16,0 t Industrie-Erzeugnisse, 9,0 t Verbrauchsgegenstände, zusammen 35,5 Tonnen.

10,5 t Holz, 0,5 t Baumaterialien 11,0 t Verschiedenes, zusammen 22 Tonnen.

Von Colmar nach Weiler i. Thal oder von Güntzbach oder Wintzenheim nach Münster:

1,5 t Kohlen, 4,0 t Industrie-Erzeugnisse, 1,5 t Verbrauchsgegenstände, zusammen 7,0 Tonnen.

3,5 t Holz, 5,0 t Baumaterialien, 9,0 t Verschiedenes, zusammen 17,0 Tonnen.

Von Colmar nach Wintzenheim, von Wintzenheim nach Weiler i. Thal, von da nach Münster:

1,0 t Industrie-Erzeugnisse, 7,0 t Verbrauchsgegenstände, zusammen 8,0 Tonnen.

7,0 t Holz, 5,0 t Baumaterialien, 9,5 t Verschiedenes, zusammen 21,5 Tonnen.

Von diesen Gütern nahm man an, dass nur die ersten 3 Klassen ganz, und die andern 3 Klassen zur Hälfte der Eisenbahn-Beförderung zufallen würden. Nach den genauen Berechnungen, unter Berücksichtigung der Entfernung u. s. w. ergab sich eine Gesamt-Tonnenzahl von täglich 59 bis 60, hierzu 50% (wahrscheinliche Verkehrssteigerung), ist zusammen 32 400 t jährlich. Diese Zahl konnte als Minimum betrachtet werden, denn die Industrie lieferte allein schon zu jener Zeit über 12 000 t, und die Eisenbahn war die einzige Verkehrs-Gelegenheit, welche den ganzen Kanton Münster mit 20 000 Einwohnern und einen grossen Theil des Kantons Wintzenheim mit ca 10 000 Einwohnern berührte.

Die Reise von Colmar nach Münster kostete in öffentlichen Wagen 1,50 frs. Sicherlich würde die Bahn von Münster bei Anwendung der auf den grossen Linien gebräuchlichen Tarife alle Transporte absorbiren. 0,06 frs. als mittleren Preis oder 1,02 frs. für 17 km angenommen, würde die Roh-Einnahme für 57 600 Reisende 58 752 frs. betragen. Der Transportpreis für Güter betrug z. Z. von Colmar nach Münster 4 frs. für Kohlen und 5 bis 6 frs. für Handelsgüter. Unter Zugrundelegung von 6 cts pro tkm für Kohlen, Holz und Baumaterialien, zusammen 1,02 frs, für 17 km und von 1,70 frs. für die übrigen Güter, ergab sich folgende Einnahme:

für 10 800 t Güter der I. Klasse . . .	11 016 frs.
» 21 600 t Güter der II. Klasse . . .	36 720 »
zusammen . . .	47 736 frs.
Hierzu	
für Gepäck u. A. 10%	4 700 frs.
» Wertgegenstände 6%	2 800 »
zusammen . . .	55 236 frs.
ferner	
für Reisende	58 752 frs.
Gesamteinnahme . . .	113 988 frs.

Die geplante Eisenbahn von Colmar nach Münster würde, so nahm man an, von einer neuen Gesellschaft nicht gewinnbringend betrieben werden können, da in diesem Falle die Verwaltungskosten, die Ausgaben für eine besondere Station in Colmar mit erforderlichem Personal, für eigenes Betriebsmaterial, für Reparatur-Werkstätten die gesamte Einnahme verschlingen würden. Aus diesem Grunde war von vornherein beabsichtigt, der Ostbahn-Gesellschaft den Betrieb zu übertragen; hierdurch liess sich eine bedeutende Verminderung der gesamten Kosten erzielen, da in Colmar bereits eine Hauptstation, die alsdann gemeinschaftlichen Zwecken dienen konnte, vorhanden war. Lokomotiven und Wagen, sowie ein zahlreiches und geübtes Personal standen zur Verfügung, und auf der neuen Strecke wurden weder eine Zentral-Verwaltung noch besondere Werkstätten, Schuppen, noch auch eine erhebliche Vermehrung des Bewachungs-Personals erforderlich.

Durch die Einnahmen, welche sowohl für die zu er-

bauende neue Strecke, als auch durch diese für die Hauptlinie Basel-Strassburg sich erwarten liessen, würde die französische Ostbahn ihre Ausgaben reichlich decken und sich ausserdem einen angemessenen Gewinn von etwa 45% auf die Roheinnahme der geplanten Eisenbahn sichern können. Die übrigen 55% würden für die $4\frac{1}{2}$ prozentigen Zinsen und die $\frac{1}{2}$ prozentigen Amortisations-Raten eines Kapitals von ungefähr 1 250 000 frs. genügen; der Rest wäre durch eine Subvention von 95 000 frs. seitens der Gemeinden, Industriellen und des Departements aufzubringen. Es wurde vorgeschlagen, entweder, dass eine lokale Gesellschaft um die Concession nachsuchte, und den Betrieb der Ostbahn-Gesellschaft übertrug oder derselben die Bahn durch Verkauf ganz überliess, schliesslich, dass die Ostbahn-Gesellschaft den Bau selbst übernahm.

Der Bau der Strecke Colmar-Münster wurde durch Dekret vom 5. August 1866 der Stadt Münster concessionirt, und zwar unter den Bedingungen des Gesetzes vom 12. Juli 1865, betr. Herstellung von Lokaleisenbahnen. Durch Vertrag vom 22. November 1865 hatte die Stadt Münster mit der französischen Ostbahn-Gesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem diese auf der Strecke Colmar-Münster den Betriebsdienst unter später zu vereinbarenden Bedingungen je nach den Anforderungen des Verkehrs einrichten sollte. Die gesamten Kosten der laufenden Unterhaltung, grosser Reparaturen, der Erdarbeiten, Kunst- und Hochbauten, sowie der Wiederherstellung der Bahn fielen der Ostbahn-Gesellschaft vorläufig zur Last. Diese wollte im Uebrigen weder an dem Gewinne noch an dem Verluste des Unternehmens sich betheiligen, die Betriebsführung sollte daher gegen Erstattung der Selbstkosten, einschliessl. Zinsen und Amortisation des Anlagekapitals für das beschaffte Betriebsmaterial geschehen.

Im Falle der Unzulänglichkeit der Einnahmen zur Deckung der Ausgaben stand der Rekurs gegen die Stadt Münster zu. Die Gültigkeit des Vertrages war auf 6 Jahre nach Eröffnung des Betriebes festgesetzt. Am 3. Dezember 1868 wurde die Strecke Colmar-Münster eröffnet und von der französischen Ostbahn in Betrieb genommen.

Ausbau des lothringischen Eisenbahnnetzes.

Infolge der aus dem Unter-Elsass hervorgegangenen Anregung hatte der Generalrat des Mosel-Departements in seinen Sitzungen von 1863, 1864, 1865 und 1866 sich eingehend mit der Lokalbahnfrage beschäftigt. Nach reiflicher Prüfung der Bedürfnisse des Landes und der Opfer, welche die Bevölkerung und speziell die Interessenten zu leisten imstande waren, wurden im Jahre 1864 vier Vorschläge, welche von Mitgliedern des Generalrates unterbreitet worden waren, zur Beratung gestellt. Diese Vorschläge betrafen 1. eine Eisenbahn von Metz nach Briey, 2. von Metz nach Bolchen, 3. von Saargemünd nach Saaralben und 4. von Sierck nach Diedenhofen. Der Generalrat beschloss infolgedessen, dass sowohl für die genannten als auch für alle anderen Sekundärbahnen des Departements, welche günstige Betriebs-Bedingungen erwarten liessen, Vorstudien in die Wege geleitet werden sollten. Im Jahre 1865 wurden daher Vorprojekte für folgende 9 Bahnen vorgelegt:

1. von Metz nach Briey;
2. von Audun-le-Roman nach der luxemburgischen Grenze bei Esch mit Abzweigung nach Oettingen und Rümelingen;
3. von Aumetz nach Longwy;
4. von Diedenhofen nach Sierck;
5. von Metz nach Bolchen und Teterchen;
6. von Rohrbach nach der Grenze bei Zweibrücken;
7. von Saaralben nach der Strecke Diedenhofen-Niederbronn;
8. von Falkenberg nach Dieuze;
9. von Herlingen nach Pont-à-Mousson.

Nach einer allgemeinen Enquête, welche den Zweck hatte, die verschiedenen Ansichten aus den Kreisen der interessirten Bevölkerung zu sammeln, und nach eingehendem Studium des finanziellen Theiles der geplanten Unternehmungen, wurden alsdann im Jahre 1866 sämtliche Projekte wieder vorgelegt.

Für die erste Linie von Metz nach Briey (11 km) waren die Herstellungskosten auf 110 820 frs. pro km (ausschl. Betriebsmaterial), die Einnahmen auf 4546 frs. pro km veranschlagt,

für die zweite von Audun-le-Roman nach Aumetz und luxemburgische Grenze gegen Esch nebst Abzweigung nach Oettingen und Villerupt (28 km) die Ausgabe auf 82780 frs., die Einnahme auf 7832 frs. pro km,
für die dritte von Aumetz nach Longwy (20 km) die Ausgabe aaf 73863 frs, die Einnahme auf 6120 frs. pro km,
für die vierte: Diedenhofen-Sierck (18 km) die Ausgabe auf 85713 frs, die Einnahme auf 6167 frs pro km,
für die fünfte: Bolchen-Metz und Teterchen (35 km) die Ausgabe auf 91108 frs, die Einnahme auf 6830 frs. pro km,
für die sechste: Rohrbach nach der Grenze bei Zweibrücken (14 km) die Ausgabe auf 104800 frs, die Einnahme auf 3581 frs. pro km,
für die siebente: Saaralben-Saargemünd (15 km) die Ausgabe auf 90600 frs, die Einnahme auf 5249 frs, pro km,
für die achte: Falkenberg-Dieuze, die Ausgabe auf 79210 frs, die Einnahme auf 4874 frs. pro km,
für die neunte: Herlingen-Pont-à-Mousson, die Ausgabe auf 77777 frs. die Einnahme auf 2134 frs. pro km.

Die allgemeine Enquète ergab jedoch ein grösstentheils negatives Resultat. Die Anerbietungen des finanziellen Mitbewerbes von seiten der Gemeinden und Privaten waren unbedeutender Natur. Nur für die Linie Saargemünd-Saaralben erfolgte eine lebhaftere Betheiligung. Die Stadt Saaralben hatte allein eine Subvention von 100000 frs. zugesagt. Ausserdem ergaben die von der Verwaltung der Salinen von Salzbronn und Saaralben, sowie von den Bewohnern der letzteren Stadt veranstalteten Subscriptionen einen Beitrag von 58200 frs. zusammen. Es wurde daher zunächst die Vertagung sämtlicher Projekte, mit Ausnahme desjenigen für die Bahn von Farschweiler bezw. Saargemünd nach Saaralben, beschlossen. Zu letzterer genehmigte der Generalrat gleichzeitig eine Betheiligung mit 30000 frs. in maximo, entsprechend den Bestimmungen des Gesetzes vom 12. Juli 1865. Endlich hielt es der Generalrat für nötig, «nichts zu versäumen, um die Bevölkerung über ihre wahren Interessen aufzuklären. Er zähle, um dieses Resultat zu erreichen, nicht nur auf die dem Präfekten zur Verfügung stehenden Mittel der eigenen Initiative, sondern auch auf den Beistand

aller erleuchteten Männer und Redakteure von öffentlichen Blättern, welche vorzüglich geeignet erscheinen, die zur Gleichgültigkeit so sehr geneigten Geister wachzurufen».

Die projektirte Bahn von Saargemünd nach Saaralben deckte sich theilweise mit einer bereits lange zuvor im Anschlusse an das grosse Netz der Lille-Strassburger Eisenbahn geplanten Linie von dem Saarbrücker Kohlengebiete über Saargemünd nach Saarburg. Gleichzeitig war, hauptsächlich unterstützt durch den Direktor der Buchsweiler Minen, Schattenmann, das alte Projekt des Saarkohlen-Kanales von neuem in den Vordergrund gerückt worden. Die Industriellen des Elsass, welche anfangs die für die Industrie so wichtige Eisenbahn-Verbindung von Saarbrücken nach Saarburg mit allen Mitteln unterstützt hatten, sahen sich endlich, da die französische Ostbahn immer wieder den Bau dieser Bahn zu hintertreiben suchte, veranlasst, für den Saarkohlen-Kanal einzutreten, veranstalteten infolgedessen eine Subscription und boten schliesslich der Regierung eine Anleihe von 11000000 frs. zur Herstellung des Kanales an. Der Hauptzweck dieses Vorgehens war in erster Linie, die französische Ostbahn zu zwingen, der Ausführung der Linie Kochern-Saargemünd-Saarburg nichts mehr in den Weg zu legen, worauf dieselbe dann endlich auch einsah, dass sie nicht länger ihre eigenen Interessen den allgemeinen Interessen des Landes voranstellen könnte, und ein Angebot für den Bau der gen. Linie mit dem Versprechen einer bedeutenden Ermässigung des Transportpreises für Kohlen auf der neuen Bahn unterbreitete. Die Folge davon war, dass sowohl die Handelskammer von Strassburg als auch diejenige von Nancy, sowie der Generalrat des Meurthe-Departements auf die Herstellung des Saarkohlen-Kanals verzichteten. Hierzu drängten ausserdem folgende Erwägungen:

Der Erfahrung gemäss verursachten die Kanäle in diesen Gegenden jeden Winter grössere Wiederherstellungs- und Ausbaggerungsarbeiten, durch welche der Verkehr auf mindestens 3 Monate unterbrochen wurde. Die dadurch veranlassten Massenbeschaffungen von Kohlen führten durch die eintretende Zerstäubung und allgemeine Verminderung der Heizkraft einen bedeutenden, für die Industrie sehr empfindlichen Wert-Verlust herbei. Auf der Eisenbahn fielen diese Unannehmlichkeiten selbst-

verständlich weg. Ausserdem kam zugunsten derselben die grössere Schnelligkeit und Regelmässigkeit der Transporte in Betracht. Was nun die Beförderungspreise anbelangt, so hatte die französische Ostbahn bereits einen Tarifsatz von 0,04 frs. pro tkm für Orte, wie Mülhausen, Sennheim und Thann, bewilligt. Der Preis stellte sich daher für die Tonne Kohlen von Saarbrücken auf der Eisenbahn (Kochern-Saarburg) nach Mülhausen (237 km)

zu 0,04 frs. auf 9,48 frs.
auf dem Kanale (263 km) zu 0,025 » auf 6,58 »

Diese Frachtdifferenz zugunsten des Kanales wurde jedoch allgemein als viel zu gering gegenüber den sonstigen Unannehmlichkeiten betrachtet, was schon dadurch bewiesen war, dass z. B. von 20 000 t im Jahre 1858 nur 15 000 Tonnen auf der Eisenbahn bis Frouard und von da per Kanal nach Mülhausen und 5000 t direkt auf der Eisenbahn nach Mülhausen befördert worden waren, während damals die Frachtdifferenz sogar 3,35 frs. zugunsten der Kanäle betragen hatte.

Die Herstellungs-Kosten für den Saarkohlen-Kanal waren anfangs auf 10 000 000 frs., nach genaueren Prüfungen jedoch auf mindestens 15 000 000 frs. veranschlagt worden. (Im Mai 1866 wurde der Saarkohlen-Kanal dem Betriebe übergeben).

Auch der preussische Staat hatte eine direkte Verbindung des Saarkohlengebietes mit dem Elsass und der Schweiz durch den Bau einer Bahn von Saarbrücken nach Saargemünd beschlossen. Diese Linie wurde am 1. Juni 1870 eröffnet. Den auf französischem Gebiete gelegenen Theil mit 751 Metern hatte die Ostbahn-Gesellschaft, den auf preussischem Gebiete gelegenen die preussische Regierung hergestellt. Inzwischen war auch der Bau und Betrieb der Bahn von Saargemünd nach Saarburg von dem Departement des Niederrheins durch Vertrag vom 18. Dezember 1867 der Société belge des chemins de fer übertragen worden. Das Departement hatte nach diesem Vertrage das erforderliche Terrain unentgeltlich zur Verfügung gestellt, ferner auf seine Kosten die Herstellung von Parallelwegen, Wegeverlegungen, Zufuhrwegen bewirkt und endlich eine Subvention von 8000 frs. pro km, der Staat eine solche von 380 000 frs. im Ganzen bewilligt. Der Bau der Bahn wurde kurz vor Ausbruch des Krieges von 1870/71 in Angriff genommen und später

der Société anonyme des chemins de fer de la Lorraine übertragen.

In die Jahre 1867 und 1869 fallen zwei Verträge, welche die Herstellung und den Betrieb von neuen Anschlusslinien an das badische Eisenbahnnetz zum Gegenstande hatten. Nach dem ersten, am 12. September 1867 zwischen der französischen Ostbahn und der Stadt Colmar abgeschlossenen Vertrage übernahm Letztere den Bau einer Bahn von Colmar über Horburg nach Neubreisach zum Anschlusse an die auf dem rechten Rheinufer bei Altbreisach einmündende badische Linie von Freiburg und die Ostbahn den Betriebsdienst auf der genannten Strecke gegen Erstattung der Selbstkosten. Der zweite Vertrag vom 22. Oktober 1869 bestimmte, dass die französische Ostbahn-Gesellschaft und die grossherzoglich badische Eisenbahn-Verwaltung, jede auf ihrem Gebiete, eine eingleisige Verbindungslinie von St. Ludwig über Hüningen nach Leopoldshöhe, sowie auf gemeinschaftliche Kosten eine feste Rheinbrücke herstellen sollten.

Schliesslich wurde auch bezüglich der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen im Anschlusse an den bereits im Jahre 1857 abgeschlossenen Vertrag unterm 21. Januar 1868 eine neue Vereinbarung getroffen, nach welcher die französiche Ostbahn auf die Dauer von 45 Jahren (bis 31. Dezember 1912) den Betrieb auf den Luxemburger Linien gegen eine jährliche Pacht von 3 000 000 frs. übernahm.

Verkehrsentwickelung bis zum Kriege 1870/71.

Wenn wir uns nun der Entwickelung des Verkehrs in der, mit dem Jahre 1863 beginnenden, neuen Periode der Geschichte der elsass-lothringischen Bahnen zuwenden, so bleibt zunächst zu untersuchen, ob die an die Herstellung von Lokalbahnen s. Zt. geknüpften Erwartungen sich erfüllt haben. Die mit Ablauf des Jahres 1864 eröffneten Linien ergaben für 1865 folgende kilometrische Einnahme:

Strassburg - Barr, Mutzig und Wasselnheim	49	km	= 7966,77	frs.
Hagenau-Niederbronn	20	«	= 6528,60	»
Schlettstadt-Markirch	21	«	= 5585,04	»
Dieuze-Avricourt	22	«	= 5846,48	»

Der Bericht der französischen Ostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1866 besagt hierzu, dass auf einigen der gen. Linien die Betriebskosten von den Einnahmen bereits überschritten worden seien, nnd dass für die Zukunft auch eine Deckung der Zinsen des Anlage-Kapitals zu erwarten sei. Im Uebrigen zeigten die obigen Ziffern, wie illusorisch die auf den Betrieb der elsässischen Linien gesetzten Hoffnungen gewesen wären, und dass die von Privaten, Gemeinden, Departements und dem Staate gemachten Ausgaben voraussichtlich noch lange Zeit als tote Kapitatien zu betrachten sein könnten.

Dagegen war schon im nächsten Betriebsjahre 1866 eine ziemlich beträchtliche Steigerung der Einnahmen auf sämtlichen der gen. Linien eingetreten, und zwar auf der ersten um ca. 400 frs., auf der zweiten um ca. 800 frs., auf der dritten um ca. 650 frs. und auf der Strecke Dieuze-Avricourt um ca. 1334 frs. pro km. Im Jahre 1869 betrug die kilometrische Einnahme auf der Strecke

Strassburg-Barr, Mutzig und Wasselnheim	=	9970	frs.
Hagenau-Niederbronn	=	8139	»
(im Jahre 1870)	=	11809	»
Schlettstadt-Markirch	=	7689	»
Dieuze-Avricourt	=	9246	»

Was die allgemeinen Verkehrs-Verhältnisse anbelangt, so hatte eine Steigerung auf dem ganzen Netze der französischen Ostbahn und speziell den elsass-lothringischen Linien stattgefunden. Die Erträgnisse stellten sich nach Stationen, im Jahre 1870 wie folgt:

Strassburg	=	3317595,81	frs.
Forbach	=	2851779,25	»
Mülhausen	=	1733056,06	»
Bettemburg	=	1575361,82	»
Basel	=	1554811,25	»
Diedenhofen	=	1346096,89	»
Metz	=	1034870,71	»

Alsdann folgen mit einer Einnahme von über 500000 frs. die Stationen Weissenburg, Bettingen, Colmar, Stieringen-Wendel, Luxemburg; mit über 100000 frs. Ulflingen, Dommeldingen, Saargemünd, Ars a. M. Dornach, Dieuze, Saarburg, Thann, St. Ludwig, Markirch, Zabern, Novéant, Schlettstadt, Bischweiler, Lützelburg-Pfalzburg, Hagenau, Hayingen, Wesserling, Hochfelden, Avricourt, Altkirch, Wasserbillig, Gebweiler, Benfeld, Bollweiler.

Die kilometrische Roheinnahme war auf sämtlichen elsass-lothringischen Linien, z. Th. in ganz beträchtlichem Masse gestiegen, und zwar

auf Paris-Strassburg	v. ca.	60000 frs.	(1863)	auf ca.	79000 frs.	(1869)
» Frouard-Metz-Forbach	» »	45000 »	(1863)	» »	61000 »	(1869)
» Metz-Luxbg. Grenze	» »	27000 »	(1863)	» »	40000 »	(1869)
» Vendenhm.-Weissenbg.	» »	17000 »	(1863)	» »	22200 »	(1869)
» Strsb.-Basel-Thann etc.	» »	34000 »	(1863)	» »	42500 »	(1869)
» Noisy-le-Sec-Mülhausen	» »	34000 »	(1863)	» »	45000 »	(1869)

Die Roheinnahme auf den luxemburgischen Linien betrug im Jahre 1869 = 24850 frs. pro km.

Seit mehreren Jahren hatte die französische Ostbahn auf einigen Stationen Rückfahrkarten mit Preis-Ermässigung gegen die einfache Fahrt eingerichtet. Dieselben wurden mit der Zeit, da sie eine bedeutende Steigerung des Personen-Verkehres herbeiführten, auf alle wichtigen Verbindungen ausgedehnt. Auch die Vergnügungszüge zu ermässigten Preisen fanden bei der Bevölkerung grossen Anklang. Sogenannte Ausflugs-Billete zur Begünstigung des Besuches der Vogesen wurden seit 1865 verausgabt und erzielten bedeutende Erfolge.

Die Bestrebungen der französischen Ostbahn, den Transit-Güter-Verkehr zwischen England, Belgien und der Schweiz, ferner zwischen Rotterdam, Amsterdam und Basel, Zürich auf ihre Linien herbeizuziehen, scheiterten anfangs an der Schwierigkeit, welche sich durch die Verschiedenartigkeit der Tarife bot. Vom Jahre 1863 ab wurden jedoch von seiten der in Frage kommenden Bahn-Verwaltungen besondere Erleichterungen gewährt, welche schliesslich die Einführung von feststehenden Tarifen zwischen Belgien und Holland einerseits und den Schweizer Stationen andererseits zur Folge hatten.

Das Jahr 1866 übte durch den deutsch-österreichischen Krieg, die Cholera-Epidemie und beständigen Regen einen sehr ungünstigen Einfluss auf die gesamten Verkehrs-Verhältnisse der elsass-lothringischen Bahnen aus. In allen Zweigen der Industrie und in den Eisenbahnbetrieben hatte sich eine allgemeine Krisis bemerkbar gemacht, welche schwer auf dem Lande lastete.

An anderer Stelle ist bereits bemerkt worden, dass die von der französischen Ostbahn durchschnittlich erhobenen Transportsätze bedeutend unter den durch die Lastenhefte vorgeschriebenen Maximaltaxen blieben. Dieselben ermässigten sich für die Folge immer mehr. Im

Jahre 1851 betrug der mittlere Transportsatz für Güter etwa 0,093 frs. pro t u. km, im Jahre 1869 dagegen nur noch 0,058 frs., d. i, um 40 % weniger. Eine von der französischen Ostbahn angestellte Vergleichung zwischen ihren Tarifen und denjenigen der übrigen Bahnen ergab für:

die Grossherzogl. Badischen Bahnen durchschnittlich	0,0778	frs.
die pfälzischen Bahnen	0,0723	»
die rheinischen »	0,0737	»
die österreichischen Staatsbahnen	0,0829	»
die » Südbahnen	0,0765	»
die Saarbrücker Bahnen (Kohlen)	0,0591	»
die italienischen Bahnen (Süd-Austro-Lombard)	0,0841	»
die Schweizer Zentralbahn	0,1068	»
die Vereinigten Schweizer Bahnen	0,1210	»

Der Krieg und die Besetzung der Bahn durch die Deutschen.

Wir haben gesehen, dass auf allen von der französischen Ostbahn betriebenen elsass-lothringischen Linien bis zum Jahre 1869 die Verkehrs-Ergebnisse einer aufsteigenden Linie gefolgt waren. Auch das Jahr 1870 hatte unter den allergünstigsten Aussichten begonnen. Da erhielt am 15. Juli 1870 die französische Ostbahn-Gesellschaft von dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Befehl, «alle ihre Transportmittel zur Verfügung des Kriegsministers zu stellen. Die dem öffentlichen Verkehre dienenden Personen- und Güterzüge konnten auf dem ganzen Eisenbahnnetze ausgesetzt werden.» Und nun galt es, die Eisenbahnen einer Bestimmung zuzuführen, welche schon in wenigen Monaten Entscheidungen der ernstesten Natur für dar ganze Land bringen sollte!

Es ist bereits an betreffender Stelle darauf hingewiesen worden, dass die französische Regierung schon sehr frühe sich die obersten Aufsichts-Rechte über die Eisenbahnen zu wahren wusste. Dies gilt, in einem Lande wie Frankreich, wo der nationale Gedanke ausgeprägt ist, wie kaum in einem anderen, natürlich auch von der Benützung des neuen Verkehrsmittels im Interesse der Landes-Verteidigung. Während in den, den Konzessions-

Urkunden beigegebenen Lastenheften ausdrücklich jede private Bevorzugung vor dem Tarife untersagt war, musste dem Staate, hauptsächlich, wenn es sich um strategische Rücksichten, um die Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial handelte, eine Ermässigung um die Hälfte, (z. Th. sogar auf $^1/_4$) der gewöhnlichen Beförderungssätze gewährt werden. Ausserdem wurden durch diese Lastenhefte, durch die Königl. Ordonnanz von 1846, sowie besondere Verträge mit den Eisenbahn-Gesellschaften genaue Bestimmungen getroffen über die Benützung der Bahnen in Kriegszeiten, die Zusammensetzung der Züge, den Transport von Kriegsmaterial jeder Art, die einheitliche Beförderung von Truppen u. s. w. Dagegen bestand in Frankreich, wie der Betriebs-Direktor der französischen Ostbahn, Jacqmin, in seinem vortrefflichen Werke: «Les chemins de fer pendant la guerre de 1870/71» hervorhebt, im Gegensatze zu Deutschland keine ernst durchgearbeitete und erprobte Militär-Transport-Ordnung. Es waren nur «zwei Versuche einer Organisation gemacht worden, die eine von dem Marschall Niel auf das sorgfältigste ausgearbeitet, die andere, welche aber zu spät kam, von Freycinet aufgestellt. Während des Krieges gab es sozusagen gar keine Organisation: Jeder gab Befehle, und die Eisenbahn-Verwaltungen standen fortwährend sich widersprechenden oder unausführbaren Befehlen gegenüber. . . . . Die Gesellschaften erhielten zu gleicher Zeit von der Intendantur, von der Geniekorps-Verwaltung, von den Ateliers zu Meudon Aufträge, welche, vollständig unabhängig von einander gegeben, die grösste Verwirrung hervorriefen. Bei der Ankunft in Strassburg und Metz herrschte eine Unordnung, von der Niemand eine Ahnung hat, der nicht dabei gewesen ist, und welche alle über jene traurigen Ereignisse veröffentlichten Aufzeichnungen bestätigen.» Mit diesen charakteristischen Worten giebt Jacqmin ein Bild von den Zuständen, welche während der Kriegsmonate auf den ostfranzösischen Bahnen geherrscht hatten.

Wenn aber auch der Wert der Leistungen dieser Bahnen im Interesse Frankreichs während der Kriegszeiten gering anzuschlagen ist, so darf nicht verkannt werden, dass an die Leistungsfähigkeit derselben die allergrössten Anforderungen gestellt wurden. Strassburg und Metz waren bekanntlich die Hauptpunkte, welche es zunächst zu erreichen galt. Am 16. Juli begannen die Truppen-

transporte. Dieselben bewegten sich hauptsächlich auf folgenden grossen Linien:

1. Ardenner Bahn nach dem Norden Frankreichs,

2. Von Paris nach Strassburg für die Armeen aus Paris, aus dem Innern und dem Westen Frankreichs,

3. Von Gray nach Metz und von Belfort nach Weissenburg für die Truppen aus Lyon, aus dem Süden Frankreichs und aus Algerien.

Die Zahl der Züge betrug in 22 Tagen 1223. Befördert wurden in dieser Zeit 300 000 Mann, 64 700 Pferde, 6600 Kanonen und Wagen, 4400 Proviant- und Munitionswagen. Diese gewaltige Leistung war auf die Arbeiten der vom Marschall Niel eingesetzten Kommission, welche sich aus Generalstabs-Offizieren und Eisenbahn-Ingenieuren zusammensetzte, zurückzuführen.

Am 8. August 1870 wurde der Betrieb in Saarburg eingestellt. Am 10. August trafen die Deutschen in Wasselnheim ein, und bereits am 12. September verliessen die französischen Züge auf der Hauptlinie nicht mehr den Bahnhof von Paris. In der Nacht vom 6. auf den 7. August nach der Schlacht bei Fröschweiler, verliess der letzte französische Zug die Station Hagenau, woselbst gleich darauf der erste preussische Zug eintraf. Nach Wiederherstellung der Bahn zwischen Hagenau und Weissenburg wurde sofort der Betrieb eröffnet. In Nancy trafen am 21. August die ersten deutschen Züge ein, und die Strecken Vendenheim-Weissenburg und Vendenheim Nancy waren in deutschen Händen. Die Niederlage bei Forbach und die Kapitulation von Metz am 29. Oktober 1870 lieferten die ganze Strecke Frouard-Forbach in die Macht der Deutschen, die alsbald mit der Wiederherstellung der Bahn und der Organisation des Betriebes begannen. Am 28. September kapitulirte Strassburg, am 24. Oktober Schlettstadt, und am 14. November traf der erste deutsche Zug in Mülhausen ein. Von den Lokalbahnen des Elsass und der Vogesen hielt sich Beningen-Saargemünd infolge der hartnäckigen Verteidigung der Festung Bitsch am längsten. Die übrigen Linien wurden zunächst von den Deutschen mangels des erforderlichen Betriebsmaterials und wegen der geringen Bedeutung dieser Bahnen im militärischen Interesse gar nicht in Betrieb genommen. Von der Strecke Paris-Mülhausen wurde nur der Theil von Mülhausen bis Dammerkirch vorläufig besetzt.

Die Hauptaufgabe der deutschen Regierung während

des Krieges bestand darin, die besetzten Eisenbahnlinien in betriebsfähigen Zustand zu versetzen. Zu diesem Zwecke wurden 5 Betriebs-Kommissionen eingesetzt. Die erste hatte ihren Sitz in Saarbrücken und umfasste die Strecken Forbach-Metz-Frouard, Metz-Diedenhofen und Beningen-Saargemünd. Die zweite, erst in Weissenburg, dann in Strassburg ansässige, übernahm den Betrieb der Linien Weissenburg-Strassburg-Nancy und der Bahnen des Elsass bis Belfort. Ausserdem bestanden Betriebs-Kommissionen in Nancy, Reims und Chaumont für alle übrigen, in Frankreich besetzten Linien. An der Spitze jeder Betriebs-Kommission stand ein Präsident, demselben zur Seite ein Ingenieur und ein administratives Mitglied. Da die französische Ostbahn-Gesellschaft das gesamte Betriebsmaterial mit Ausnahme einiger in der Eile zurückgelassener Lokomotiven und Wagen nach dem Innern Frankreichs gezogen hatte, und da die einzelnen Strecken ein Bild der grenzenlosesten Zerstörungen boten, hatten die Betriebs-Kommissionen im Anfang mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen. Von einem öffentlichen Verkehre konnte natürlich nur in ganz beschränktem Masse die Rede sein. Der Frankfurter Friedens-Vertrag vom 20. Mai 1871 endlich machte dem provisorischen Zustande des Rechtes der Waffen ein Ende und verlieh der Besitzergreifung der elsass-lothringischen Linien durch die deutsche Regierung völkerrechtliche Gültigkeit. Und hiermit beginnt die zweite Epoche in der Geschichte der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen, die Geschichte der Reichsbahnen.

IV. KAPITEL.

Die Reichsbahnen (Von 1871 bis 1878).

Erster Ausbau des Netzes.

Frankfurter Friedens-Vertrag und deutsche Verwaltung.

Nach dem Zusatz-Artikel 1 zum Frankfurter Friedens-Vertrage sollte «die französische Regierung innerhalb der für den Austausch der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Frist von dem ihr zustehenden Rechte zum Rückkauf der, der Ostbahn-Gesellschaft er-

teilten Concessionen Gebrauch machen. Die deutsche Regierung wird, soweit es sich um die in den abgetrennten Gebieten gelegenen, vollendeten oder im Bau begriffenen Eisenbahnen handelt, in alle Rechte eintreten, welche die fronzösische Regierung durch den Rückkauf der Concessionen erworben haben wird.

§ 2. In diese Concession sind einbegriffen :

1. alle der gedachten Gesellschaft zugehörigen Grundstücke, ohne Unterschied ihrer Bestimmung, z. B. Bahnhofs- und Stations-Gebäude, Schuppen, Werkstätten, Niederlagen u. s. w.

2. alle dazu gehörigen festen Pertinenzstücke, wie Barrièren, Zäune, Weichen u. s. w.

3. alle Materialien, Brennstoffe und Vorräte aller Art, Bahnhofs-Mobiliar u. s. w.

4. die Forderungen der Ostbahn-Gesellschaft an Korporationen oder Personen, welche in den abgetretenen Gebieten ihren Wohnsitz haben, auf Zahlungen von Subventionen

§ 3. Ausgeschlossen von dieser Abtretung ist das Betriebsmaterial. Die deutsche Regierung wird den etwa in ihrem Besitz befindlichen Teil des Betriebsmaterials nebst Zubehör der französischen Regierung zurückerstatten.»

§ 6. Die deutsche Regierung wird der französischen Regierung für die Abtretung der in §§ 1 u. 2 erwähnten Eigentumsrechte u. s. w. die Summe von 325 000 000 frs. zahlen.»

Gleichzeitig hatte in Anbetracht der vollständig veränderten Verhältnisse die deutsche Regierung sich bereit erklärt, in alle für die französische Ostbahn aus den Konventionen mit der Wilhelm-Luxemburg-Bahn-Gesellschaft erwachsenden Rechte einzutreten.

Die Gesamtlänge des von der französischen Ostbahn abgetretenen Bahnnetzes von Elsass-Lothringen betrug ca. 740 km. Es umfasste folgende Strecken :

1.	Basel-Strassburg-Weissenburg	205,44	km.
2.	Mülhausen-Altmünsterol	34,75	»
3.	Lutterbach-Wesserling }	40,71	»
4.	Sennheim-Senntheim }		
5.	Bollweiler-Gebweiler	6,19	»
6.	Schlettstadt-Markirch	21,37	»
7.	Strassburg-Barr mit Abzweigungen von Molsheim nach Mutzig und Wasselnheim	48,94	»

8.	Strassburg-Kehl Grenze	7,98	»
9.	Vendenheim-Avricourt	81,90	»
10.	Avricourt-Dieuze	23,17	»
11.	Hagenau-Beningen-Karlingen	115,88	»
12.	Pagny Grenze-Metz-Stieringen Grenze	89,02	»
13.	Metz-Diedenhofen luxemb. Gr.	46,42	»
14.	Diedenhofen-Fentsch Grenze	17,46	»
15.	Saargemünd-preussische Grenze	0,75	»

Verpachtet waren

1. an die bayerische Pfalzbahn die Strecke vom Bahnhof Weissenburg bis zur Grenze;
2. an die Saarbrücker Eisenbahn
   a. die Strecke vom Bahnhof Saargemünd bis zur preussischen Grenze,
   b. die Strecke vom Bahnhof Stieringen bis zur preussischen Grenze;
3. an die französische Ostbahn die Strecke vom Bahnhof Diedenhofen bis zur französischen Grenze bei Fentsch.

Gepachtet waren
von der französischen Ostbahn

1. die Strecke von der französischen Grenze bis Belfort.
2. » » » » » » » Pagny.

Durch Vertrag mit der Stadt Münster vom 12. Dezember 1871 wurde auch die Strecke Colmar-Münster Eigentum des deutschen Reiches. Der Kaufpreis betrug 2700000 frs.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 9. Dezember 1871 erfolgte die Einsetzung einer besonderen Behörde unter dem Namen «Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen», welche mit allen Befugnissen und Pflichten einer öffentlichen Behörde ausgestattet wurde und unmittelbar unter dem Reichskanzler-Amte ressortirte. Die organische Zergliederung der Verwaltung war zunächst folgende:

Das Zentralbüreau mit Administrationsbüreau, Betriebs-Kontrole, bautechnisches Büreau, betriebstechnisches Büreau und Hauptkasse. Direkt unter der General-Direktion fungirten der Obermaschinenmeister, der Telegraphen-Inspektor, Güter-Inspektor (Reklamations-Büreau) und für die lokale Verwaltung 6 Betriebs-Inspektoren in Mülhausen, Colmar, Strassburg, Saargemünd, Metz

und Luxemburg, ferner 6 Güter-Inspektoren in denselben Orten, sowie Eisenbahn-Baumeister und unter diesen Bahnmeister u. s. w. Die Wahrnehmung des Bahnbewachungsdienstes erfolgte durch Barrièrenwärter oder durch Frauen von Rottenarbeitern, ferner durch Patrouilleure, die Wahrnehmung des Betriebsdienstes durch Stations-Vorsteher, Stations-Aufseher und -Assistenten, durch Stations-Kassen-Rendanten, Gepäck- und Güter-Expedienten. Assistenten und Wiegemeister.

Betriebs-Maschinenmeister fungirten in Mülhausen, Strassburg, Montigny und Luxemburg. Eisenbahn-Werkstätten befanden sich zunächst in Mülhausen und Luxemburg.

Die vor dem Kriege begonnene Strecke Courcelles-Bolchen und die beinahe vollendete Linie Saarburg-Saargemünd waren inzwischen von der Société belge des chemins de fer an die Société anonyme des chemins de fer de la Lorraine überlassen worden, welche den Weiterbau bewirkte. Mit dieser Gesellschaft schloss die Kaiserl. General-Direktion am 4. April 1872 einen Vertrag, durch welchen Letztere die genannten Bahnen vom Tage der Fertigstellung an gegen einen Pachtzins von $4^1/_2$ % für das erste Jahr und von 5 % des Anlage-Kapitals von 260000 Thaler pro Meile für die folgenden Jahre in Betrieb nahm. Gleichzeitig wurde der Kaiserl. General-Direktion das Recht eingeräumt, die Bahnen jederzeit gegen die Kaufsumme von 260000 Thaler pro Meile zu erwerben. Die Strecke Saarburg-Saargemünd wurde am 1. November 1872, die Strecke Courcelles-Bolchen am 15. Juni 1873 dem Betriebe übergeben. Ferner erfolgte am 1. April 1873 die Eröffnung der bereits vor dem Kriege begonnenen Bahn von Metz nach Amanweiler.

Inzwischen hatte die deutsche Regierung Schritte gethan, um den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen mit demjenigen der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen zu vereinigen. Die zu diesem Zwecke zwischen der deutschen und der Grossherzogl. Luxemburgischen Regierung getroffene Uebereinkunft vom 11. Juni 1872 (Gesetz vom 15. Juli 1872) bestimmte, dass die, der Königl. Grossherzogl. Wilhelm-Luxemburgischen Eisenbahn-Gesellschaft im Gebiete des Grossherzogtums concessionirten Bahnstrecken bis zum 31. Dezember 1912 durch die, mit der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betraute Kaiserliche General-Direktion in Strassburg gegen eine

jährliche Pacht von 2500000 frs. verwaltet und betrieben werden sollten. Gleichzeitig wurde mit Belgien unterm 11. Juli 1872 eine Uebereinkunft getroffen wegen Uebernahme des Betriebes auf der, auf belgischem Gebiete gelegenen Strecke Gouvy-Spa durch die belgische Regierung. Der von Letzterer zu zahlende Antheil an der jährlichen Pacht beträgt 500000 frs. Die ganze von der französischen Ostbahn-Gesellschaft gezahlte Pacht betrug 3000000 frs.

Der Betrieb wurde von der deutschen und belgischen Verwaltung gleichzeitig am 16. September 1872 eröffnet. Die von der Kaiserl. General-Direktion in Betrieb genommenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Bahn hatten eine Länge von zusammen etwa 174 km und umfassten:

1.	Luxemburg-lothringische Grenze	= 16,68 km
2.	Bettemburg-Oettingen-Rümelingen	= 10,72 »
3.	Bettemburg-Esch a. Elz	= 9,55 »
4.	Luxemburg-Bettingen Grenze	= 18,76 »
5.	Luxemburg-Ulflingen Grenze	= 76,76 »
6.	Ettelbrück-Diekirch	= 4,13 »
7.	Luxemburg-Wasserbillig	= 37,44 »

Beschaffung der Betriebsmittel, Wiederherstellungsarbeiten und Bau von neuen Bahnen.

Da die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ohne Betriebsmittel an die deutsche Verwaltung übergegangen waren, handelte es sich für Letztere vor Allem darum, Lokomotiven und Wagen zu beschaffen. In der ersten Zeit wurden dieselben von fremden Verwaltungen, hauptsächlich von der französischen Ostbahn und vielen deutschen Eisenbahn-Verwaltungen geliehen. Aus Kriegsfonds waren für den Betrieb der besetzten Bahnen während 1870/71 = 86 Lokomotiven, 200 bedeckte und 341 offene Güterwagen beschafft und später von der Kaiserlichen General-Direktion käuflich übernommen worden. Bedeutende Anschaffungen wurden in den folgenden Jahren aus Mitteln des Reiches bewirkt, so dass Ende 1874 bereits 405 Lokomotiven, 776 Personen-Wagen, 200 Gepäck-Wagen, 1735 bedeckte und 7845 offene Güter-Wagen vorhanden und die letzten geliehenen Betriebsmittel ihren

Eigentümern zurückgegeben waren. Die Gesamt-Ausgaben für die Beschaffung von Betriebsmitteln beliefen sich bis Ende 1874 auf etwa 50 Millionen Mark.

Für die während des Krieges erfolgte Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Vendenheim-Weissenburg waren 1 203 450 M., für sonstige Wiederherstellungs-Arbeiten während des Krieges 1 891 422 M. aufgewendet worden. Bedeutende Kosten verursachten die später ausgeführten Wiederherstellungs-Arbeiten auf dem Bahnhofe Strassburg und den südlich von Strassburg gelegenen Bahnstrecken, sowie die Erweiteruug der Bahn- und Bahnhofs- bezw. Werkstätten-Anlagen u. s. w. Dieselben beliefen sich bis Ende 1876 auf etwa 17 Millionen Mark.

Eine grosse Aufgabe hatte die kaiserliche General-Direktion durch den Bau folgender neuen Linien zu erfüllen, welche theils zur Herstellung weiterer Anschlüsse an Altdeutschland, theils zur besseren Verbindung der bedeutenden Städte von Elsass und Lothringen dienten. Durch die Reichsgesetze vom 15. Juni 1872 und 18. Juni 1873 wurden ausserordenliche Geldmittel für die Ausführung der nachgenannten Bahnen aus Reichsfonds bewilligt:

1. Diedenhofen-Sierck (24 km) als Fortsetzung der zur gleichen Zeit von Trier aus projektirten Mosel-Bahn.

2. Rieding-Remilly (57 km und 4 km Kurve bei Rieding), die wichtigste der herzustellenden Linien. Sie stellte eine direkte Verbindung von Strassburg mit Metz her und kürzte den früheren Weg zwischen den beiden Hauptstädten des Landes über Saargemünd bezw. Frouard ganz bedeutend ab.

3. Steinburg-Buchsweiler (13 km). Dieselbe diente hauptsächlich der Erschliessung der Industrien der betreffenden Gebietstheile. Unter französischer Verwaltung war bekanntlich eine Verbindung von Hochfelden mit Buchsweiler bereits projektirt gewesen.

4. Zabern-Wasselnheim (18 km). Auch diese Bahn war bereits unter französischer Regierung geplant. Sie stellte im Anschlusse an die Linie Barr-Schlettstadt eine direkte Verbindung von Lothringen mit dem Ober-Elsass unter Umgehung von Strassburg her.

5. Barr-Schlettstadt (18 km). Auf die Bedeutung dieser beiden unter 4 und 5 genannten Bahnen im Interesse des lokalen Verkehres, auf die zahlreichen Industrien des Breuschthales und der übrigen in Betracht kommenden

Seitenthäler, ist bereits an früherer Stelle hingewiesen worden.

6. Mutzig-Schirmeck-Rothau (22 km), Für diese, die Strecke Strassburg-Molsheim-Mutzig fortsetzende Bahn, gilt das zuletzt Gesagte.

7. Strassburg-Lauterburg (56 km). Diese Strecke spielte schon seit den frühesten Zeiten eine grosse Rolle in den elsässischen Eisenbahn-Entwürfen. Sie ist verschiedene Male verworfen worden. Ihre Hauptbedeutung war nun, eine neue, kürzere, militärich wichtige Verbindung zwischen Strassburg und Mainz herzustellen.

8. Colmar-Breisach (21 km).

9. St. Ludwig-Hüningen-Leopoldshöhe (5,3 km, davon 3,5 auf elsässischem Gebiete) strategisch wichtig.

10. Mülhausen-Müllheim (21 km, davon 15,5 km auf elsässischem Gebiete). Diese 3 lelztgenannten Strecken stellten neue Anschlüsse an das badische Eisenbahnnetz her. Bezüglich der ersten 2 waren, wie wir gesehen haben, schon zur französischen Zeit Verträge von der Ostbahn-Gesellschaft abgeschlossen worden.

Ausserdem wurden zur Erweiterung der Bahn-Anlagen verschiedene Projekte über die Grenzbahnhöfe Altmünsterol, Avricourt, Novéant, Amanweiler und Fentsch und über die Hauptbahnhöfe Strassburg, Metz, Saargemünd, Schlettstadt und Mülhausen aufgestellt und zum Theil schon mit der Ausführung begonnen.

Von den projektirten Bahnstrecken wurde zuerst Strassburg-Lauterburg am 25. Juli 1876 fertiggestellt und dem Betriebe übergeben. Die Herstellungskosten hatten 8795739 M. betragen. Kurz darauf, am 15. Oktober 1876, erfolgte auch die Eröffnung der Strecke Bolchen-Teterchen durch die anonyme lothringische Eisenbahn-Gesellschaft, mit welcher die Kaiserl. General-Direktion unterm 15. September 1876 einen Pacht-Vertrag unter denselben Bedingungen wie die früheren Verträge abgeschlossen hatte. Das Anlagekapital wurde hierbei auf 600000 M. pro Meile, d. h. 601920 M. für 7,524 km festgesetzt. Dasjenige für Saarburg-Saargemünd betrug 5563792 M., für Courcelles-Bolchen = 2337036 M.

In die Jahre 1877/78 fällt die Eröffnung einer grossen Anzahl von Bahnen, und zwar wurden dem Betriebe übergeben:

1. Am 1. August 1877 die Strecke Zabern-Wasselnheim (18 km)
2. » » » » » » Schlettstadt-Barr (17 km)
3. » 15. Oktober » » » Steinburg-Buchsweiler (13 km)
4. » » » » » » Mutzig-Rothau (23 km)
5. » 10. Dezember » » Verbindungskurve Rieding-Saaraltdorf (3 km)
6. » » » » » Strecke Berthelmingen-Remilly (54 km)
7. » 5. Januar 1878 » » Colmar-Mitte Rheinbrücke bei Altbreisach (21 km)
8. » 6. Februar » » » Mülhausen-Mitte Rheinbrücke bei Eichwald (18 km)
9. » 11. » » » » St. Ludwig-Mitte Rheinbrücke bei Hüningen (4 km

Von diesen Linien waren diejenigen von Rieding nach Remilly und Colmar-Altbreisach zweigleisig, die übrigen eingleisig.

Die ersten Herstellungskosten hatten betragen:

für Zabern-Wasselnheim und Barr-Schlettstadt = 5 777 159 M.
für Steinburg-Buchsweiler (aus Reichsfonds = 398 216 M.
ausserdem durch Subventionen des Landes etc.) = 1 008 143 M.
für Mutzig-Rothau (aus Reichsfonds = 801 496 M.
ausserdem durch Subventionen des Landes etc.) = 1 469 291 M.
für Rieding-Remilly (aus Reichsfonds) = 8 456 106 M.
für Colmar-Altbreisach (aus Reichsfonds = 1 869 298 M.
ausserdem durch Subventionen des Landes etc.) = 768 000 M.
für Mülhausen-Mitte Rhein = 1 004 481 M.
für St. Ludwig-Hüningen = 390 329 M.

Das gesamte vom Reiche aufgewendete Anlage-Kapital für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betrug am 1. April 1878 zusammen 373 484 637 M.

Da die, gemäss Zusatz-Artikel 1 zum Frankfurter Friedensvertrage an die französische Regierung gezahlte

Kaufsumme von 325 Millionen frs. = 260 Millionen Mark, die wirklichen Herstellungskosten der übernommenen Bahnen nachweislich um 91 433 428 M. übersteigt, — die Baukosten berechnen sich nach rohen Ermittelungen auf etwa 170 000 000 frs. — wird dieser Betrag zu Zwecken der vergleichenden Statistik von dem Gesamt-Anlagekapital in Abzug gebracht und auf diese Weise das sogen. gekürzte Anlage-Kapital ermittelt.

Die Entwickelung des Verkehres auf den Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Bahnen bis 1878.

Der Krieg von 1870/71, welcher den deutschen Stämmen die langersehnte Einheit brachte, hat auch auf das gesamte Verkehrs-, insbesondere das Eisenbahnwesen umgestaltend eingewirkt. Die politische Zersplitterung Deutschlands hatte seit der ersten Entwickelung des Eisenbahnwesens in einer bunten Vielgestaltigkeit auf diesem Gebiete ihren Ausdruck gefunden. Eine bedeutende Besserung war durch die Gründung des Norddeutschen Bundes und durch die Verstaatlichung einer Anzahl von Privatbahnen in Preussen eingetreten, welcher ein allgemeines Vorherrschen des Staatsbahn-Systems, auch in Süddeutschland, gefolgt war.

Reichsverfassung vom 16. April 1871.

Die Verfassung des deutschen Reiches vom 16. April 1871, durch Gesetz vom 25. Juni 1873 in Elsass-Lothringen eingeführt, brachte eine allgemeine Regelung sämtlicher Verkehrs-Verhältnisse.

Zunächst bestimmte dieselbe bezüglich des Eisenbahnwesens in den Artikeln 41 bis 47 Folgendes:

Artikel 41. Eisenbahnen, welche im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesmitglieder, deren Gebiete die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privat-Unternehmer zur Ausführung concessionirt werden.

Jede bestehende Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluss neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der Letzteren gefallen zu lassen.

Artikel 42. Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehres wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neuherzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Artikel 43. Es sollen demgemäss in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahn-Verwaltungen die Bahnen jederzeit in einem, die nötige Sicherheit gewährenden, baulichen Zustande erhalten, und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrs-Bedürfnis es erheischt.

Auf Grund der Artikel 42 und 43 sind vom Bundesrate des deutschen Reiches einheitliche Normen für den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands, ferner ein gemeinsames Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885, eine Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, ferner die Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 erlassen worden.

Durch Gesetz vom 27. Juni 1873 wurde das Reichseisenbahnamt in Berlin errichtet. Dasselbe hat «das dem Reiche zustehende Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen, für die Ausführung der, in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezughabenden Gesetze und Vorschriften Sorge zu tragen, und endlich auf Abstellung der hinsichtlich des Eisenbahnwesens hervortretenden Missstände und Mängel hinzuwirken.»

Der Artikel 44 der Verfassung schreibt den Eisenbahn-Verwaltungen die Verpflichtung vor, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güter-Verkehres nötigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güter-Verkehre, unter Gestattung des Ueberganges der Betriebsmittel von einer auf die andere Bahn, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Artikel 45. «dem Reiche steht die Kontrole über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken:

1. dass baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden;

2. dass die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, und zwar, dass zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde.

In Ausführung dieser Artikel ist vom Bundesrate das Betriebs-Reglement vom 11. Mai 1874 (an Stelle des Betriebs-Reglements für den norddeutschen Bund) erlassen worden.

Artikel 47. Den Anforderungen der Behörden des Reiches in betreff der Benützung der Eisenbahnen zum Zwecke der Verteidigung Deutschlands haben sämtliche Eisenbahn-Verwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermässigten Sätzen zu befördern.

In Ausführung dieses Artikels wurde das Reichsgesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 und in der Folge die Kriegs-Transport-Ordnung vom 26. Januar 1887 sowie die Friedens-Transport-Ordnung vom 11. Februar 1888 erlassen.

Auf Grund des Abschnittes VIII der Verfassung wurde auch durch das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1875 das Verhältnis der Eisenbahn zur Post geregelt und ersterer, ähnlich wie dies auch in Frankreich der Fall war, weitgehende Verpflichtungen der Post-Verwaltung gegenüber auferlegt. Das Zoll- und Handelswesen ist durch Abschnitt IV der Reichsverfassung geregelt worden. Die Artikel 33 bis 40 bestimmen, dass Deutschland ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von einer gemeinschaftlichen Zollgrenze, bildet. Eingeschlossen ist auch das Grossherzogtum Luxemburg. Dem Reiche steht ausschliesslich die Gesetzgebung zu über das gesamte Zollwesen, über die Besteuerung des im Bundesgebiete gewonnenen Salzes und Tabaks, bereiteten Branntweines und Bieres und aus Rüben oder anderen inländischen Erzeugnissen hergestellten Zuckers und Sirups u. s. w.

Bereits durch das Vereinszollgesetz von 1869 waren die Durchfuhr- und Ausgangszölle aufgehoben worden, so dass nur noch Eingangszölle auf Genuss- und Nahrungsmittel, auf Luxus-Gegenstände, sowie industrielle Fabrikate und Halbfabrikate erhoben wurden.

Der Wagenraum- und Gewichts-Tarif.

Bezüglich des Eisenbahn-Tarifwesens waren bereits vor dem Kriege Reformen vorbereitet worden. Als herrschendes Tarif-System bestand das, anfangs bei allen Bahnen nach dem Vorbilde der Strassen- und Kanalbeförderungspreise eingeführte Wertklassen-System, welches jedoch mit der Zeit derart unübersichtlich geworden war, dass es zu häufigen Klagen von seiten des Publikums Veranlassung gab, andrerseits aber auch den einzelnen Konkurrenz-Gesellschaften eine bequeme Handhabe zu unreeller Tarifpolitik bot. Diese Gründe, sowie der immer mehr hervortretende Wagenmangel, der hauptsächlich durch den Krieg noch verstärkt wurde, hatten schliesslich die Tariffrage zu einer immer dringenderen gestaltet; Vereinfachung der Tarife, bessere Ausnützung der Betriebsmittel einerseits, und Konkurrenz, freies Spiel der Kräfte, andrerseits, waren die ruhenden Pole in dem Hin und Wider der Erörterungen. Die beiden ersten Momente vereinigte der sogen. Wagenraumtarif, der in seiner reinen Form allerdings nur bei einer einzigen Bahn, «der Nassauischen», nach welcher er auch genannt wird, zur Einführung kam. Dieser Tarif kannte nur Eilgut, Stückgut, sperriges Gut und Wagenladungsgut (zu 5000 und zu 10 000 kg) Das leitende Princip des Wagenraumsystems besteht in der Begünstigung einer «möglichst guten Wagenausnützung, der Berücksichtigung der Selbstkosten der Eisenbahnleistung, der gleichmässigen Behandlung aller Güter, Vermeidung der Gruppirung der Güter nach ihrem objektiven Werte», (Rank) vor allen Dingen aber in der Vereinfachung des Tarifwesens.

Elsass-Lohtringen, welches der Schauplatz der Kämpfe um die Einheit Deutschlands gewesen war, wurde auch das Versuchsfeld für ein einheitliches deutsches Tarifsystem. Während des Krieges konnte von einer Zulassung des öffentlichen Verkehres nur in beschränktem Masse die Rede sein. Die Festsetzung der Beförderungpreise erfolgte unter den einfachsten Grundsätzen, indem für Stückgut $7^1/_2$ Centimes pro Centner und Meile, für Güter in Wagenladungen, in bedeckten Wagen $3^1/_2$ Centimes pro Centner Wagentragfähigkeit und in offenen Wagen $2^1/_2$ Centimes erhoben wurden.

Ueber die weitere Entwicklung des Tarifwesens in

Elsass-Lothringen berichtet der preussische Staats-Anzeiger in seiner Nr. 86 von 1871 Folgendes: «Diese hohen Sätze konnten selbstverständlich nicht länger beibehalten werden, zunächst kam in Frage, ob die früher bestandenen französischen Ostbahntarife wieder eingeführt oder die auf den deutschen Bahnen üblichen Frachtsätze, unter gleichzeitiger Anwendung einer der deutschen Waaren-Klassifikationen, angenommen werden sollten. Beides schien misslich. Das französische-Ostbahn-Tarifsystem ist überaus komplizirt und enthält eine Menge von Spezialsätzen für einzelne Gütersorten, resp. für einzelne Versand- und Bestimmungsorte, die anscheinend gewisse Verkehrszweige besonders zu begünstigen und den Verkehr auf gewisse Zentren hinzulenken bestimmt sind. Ein solches Tarifsystem auch nur provisorisch wieder einzuführen, konnte nicht wohl angeraten werden. Aber auch einen der deutschen Tarife auf die elsass-lothringischen Bahnen überzuführen, glaubte man Anstand nehmen zu sollen. Bei der unzureichenden Kenntnis von den lokalen Beziehungen und Verkehrsbedürfnissen schien es bedenklich, ohne Weiteres mit einem für andere Verhältnisse berechneten Tarif- und Klassifikationssystem vorzugehen . . . . Bei dieser Sachlage war es angezeigt, in dem neuen Tarife zunächst nur auf die Beseitigung der Härten und Ungleichheiten der bisherigen Tarifsätze hinzuwirken, im Uebrigen aber in demselben sich an das bestandene, einfache Tarifsystem bis auf Weiteres anzuschliessen. Ueberdies hatte sich dieses während seines kurzen Bestandes eine immer allgemeinere Anerkennung erworben . . . . . demgemäss sieht der neue Tarif gleichfalls von einer Waaren-Klassifikation ab und enthält neben einem neu eingeführten Satze für Eilgut, einen Tarifsatz für Einzelgut und zwei Tarifsätze für Wagenladungsgut (einen für Güter in gedeckten und einen für Güter in offenen Wagen). Den Anforderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit entsprechend, sind dann die Sätze überall erheblich ermässigt und für die Wagenladungssätze, weniger die mehr oder minder zufällig gegriffene Tragfähigkeit des Wagens, als vielmehr das Gewicht und der Rauminhalt des verladenen Gutes als entscheidend angenommen worden. Die Sätze sind in der Weise gebildet, dass neben einer festen Expeditions-Gebühr

1. für Einzelgut 4 Cts. pro Zentner und Meile, und
2. für Wagenladungsgut, a. in gedeckten Wagen 3 Cts.

pro Ztnr. und Meile für die ersten 100 Ztnr. und 2 Cts. für jedes weitere in demselben Wagen verladene Gewicht, b. in offenen Wagen 2 Cts. pro Ztnr. und Meile für die ersten 100 Ztnr. und 1 Cts. für jedes weitere Gewicht eingerechnet sind. Bei voller Ausnützung der Tragfähigkeit eines 200 Zentner-Wagens (und ein solcher darf heute als Normalwagen bezeichnet werden) kommt daher

	in bedeckten Wagen		in offenen Wagen	
für die ersten	100 Ztnr. à 3 Cts.	= 300 Cts.	à 2 Cts.	= 200 Cts.
» » zweiten	100 » à 2 »	= 200 »	à 1 »	= 100 »
	für 200 Ztnr.	500 Cts.		300 Cts.

mithin für 1 Zentner nnd pro Meile $2^1/_2$ Cts., bezw. $1^1/_2$ Cts., bei nicht voller Ausnützung der Tragfähigkeit, d. i. bei voluminösen Gegenständen ein verhältnismässig höherer Zentnersatz zur Erhebung.

Neben dieser für Güter aller und jeder Art zur Anwendung kommenden, allen Geschäften und Industriezweigen gleichmässig zugutekommenden Tarifirung hat übrigens der sogen. Pfennigtarif als Ausnahme-Tarif Aufnahme finden können und müssen».

Dieser Einpfennigtarif ist bekanntlich durch Artikel 45 der Verfassung des deutschen Reiches vom 16. April 1871 vorgeschrieben worden. Und zwar sollte «die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein, dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie entsprechender, ermässigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif, eingeführt werden.»

Artikel 46 schreibt vor, dass «bei eintretenden Notständen, insbesondere bei Teuerung der Lebensmittel, die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet sind, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einen dem Bedürfnis entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des Bundesrats-Ausschusses festzustellenden, niedrigen Spezialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betr. Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf».

Der Verkehr.

Nach dem Kriege war die Verkehrslage in Elsass-Lothringen eine äusserst ungünstige, denn der Hande-

und die Industrie hatten schwer gelitten. Hierzu gesellte sich für die Geschäftswelt die Befürchtung, durch die Herstellung der neuen Zollgrenze die alten und natürlichen Absatzgebiete in Frankreich zu verlieren. Die Geschäftswelt von Elsass-Lothringen, vertreten durch die Handelskammern, wurde daher zu verschiedenen Malen bei der französischen Regierung vorstellig, dieselbe möchte eine Uebergangszeit von etwa 3 Jahren gewähren, während welcher die im Elsass hergestellten Waaren beim Uebergange nach Frankreich dieselben Vortheile wie die französischen geniessen sollten. Infolgedessen kam zwischen Frankreich und Deutschland die Konvention vom 12. Oktober 1871 zustande, nach welcher die französische Grenze bis zum 31. Dezember 1872 den elsässischen Produkten zu ermässigten Gebühren geöffnet blieb. Im Uebrigen wurde von einem grossen Theile der Geschäftswelt des Elsass, hauptsächlich des Ober-Elsass, der Anschluss an das deutsche Zollgebiet lebhaft begrüsst.

Der neue Tarif für den Binnen-Güter-Verkehr, aufgebaut auf dem Prinzipe des kombinirten Wagenraum- und Gewichtssystems, fand den Beifall der Bevölkerung und übte sehr bald einen günstigen Einfluss auf die Betriebs-Ergebnisse der Bahn aus. Im Jahre 1872 wurden 84 064 296,2 Zentner befördert, darunter

641 131,4 Zentner als Eilgut,
1 527,2 » » Postgut,
4 307 274,7 » » Stückgut,
7 206 277,7 Zentner als Wagenladung, Klasse A,
15 436 902,2 » » Wagenladung, Klasse B,
53 457 102,7 » » nach Spezialtarifen u. s. w.

Die Gesamt-Einnahme aus dem Güter-Verkehr belief sich auf etwa 15 546 516 M. Auf 1 km Bahnlänge entfallen hiervon durchschnittlich 102 642 Zentner mit 18 982 M. Einnahme; auf Elsass-Lothringen 18 842 M.; auf die Wilhelm-Luxemburg-Bahn 21 154 M. Der Binnen-Verkehr ergab eine Einnahme von etwa 64 %, der direkte und durchgehende Verkehr 36 % des Gesamt-Ertrages.

In den direkten und durchgehenden Verkehren war die Einrichtung von einheitlichen Tarifen anfangs auf grosse Schwierigkeiten gestossen, da die übrigen Verwaltungen sich schwer dazu entschlossen, irgend welche Abweichungen von ihren Tarifsystemen zuzugestehen. Dennoch gelang es bald, direkte Tarife mit Belgien, Holland

und Norddeutschland zu vereinbaren. Der Kohlen-Verkehr aus dem Saargebiete, aus der Pfalz, dem Ruhrgebiete und Belgien wurde durch besondere Tarife zwischen den betr. Bahnen und Stationen von Elsass-Lothringen und Luxemburg, sowie von Frankreich und der Schweiz begünstigt. Ausserdem bestanden Spezialtarife für Rohzucker von Prag nach Paris, für Rohtabak von Wien nach Paris, für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Sämereien, Kartoffeln in Säcken, für Bier, Schiefer, Erze, Roheisen in direkten und durchgehenden Verbindungen.

Am 1. März 1872 erfolgte die Einrichtung eines südwestdeutschen Verbands-Güter-Verkehres, nachdem die Verwaltungen der Pfälzischen, der Hessischen Ludwigs-, der Königl. Saarbrücker Bahn und der Nassauischen Staatsbahn den kombinirten Gewichts- und Wagenraumtarif im Verkehre mit Elsass-Lothringen angenommen hatten. Die Beziehungen der Reichsbahnen erweiterten sich indessen immer mehr, sodass am 1. Juli 1872 der nordwestdeutsche und bald darauf der mitteldeutsche Verband zustandekamen. Der Verkehr mit Frankreich erforderte zunächst die Einführung eines Umexpeditionstarifes. Leichter dagegen gestaltete sich die Wiederanknüpfung der alten Handelsbeziehuugen mit den belgischen und holländischen Seehäfen; bereits am 1. Oktober 1872 erfolgte die Einführung eines direkten Gewichts- und Wagenraumtarifes. Auf der Wilhelm-Luxemburg-Bahn liess man es vorläufig noch bei den von der französischen Ostbahn eingeführten Tarifen bewenden, weil man von dem Verkehr der gen. Bahn jede mit einem Betriebswechsel zusammenhängende Störung hatte vermeiden wollen.

Die mit dem 1. Januar 1872 auf den Reichsbahnen eingeführten Einheitssätze für die Personen-Beförderung betrugen pro Person und Meile

für	die	I.	Klasse	Schnellzug	0,75	frs.
»	»	II.	»	»	0,45	«
»	»	I.	»	Personenzug	0,60	«
»	»	II.	»	»	0,35	«
»	»	III.	»	»	0,20	»

Besonders diese Personen-Tarife übten einen unerwartet günstigen Einfluss auf den Verkehr aus.

Für die Hin- und Rückfahrt wurden keine Fahrpreis-Ermässigungen gewährt. Abonnementskarten gelangten mit zweimonatlicher Gültigkeit und einer Preisermässig-

ung von 25%, Schüler-Abonnementskarten bis zu sechsmonatlicher Gültigkeit zum Preise von 0,05 frs. pro Fahrt und Meile zur Ausgabe. Direkte Personen-Tarife wurden mit den meisten Nachbar- und deren Anschlussbahnen vereinbart, ausserdem bestanden durchgehende Verkehre zwischen Stationen verschiedener deutscher und österreichischer Bahnen, sowie zwischen Constantinopel und Stationen der französischen Ostbahn bzw. London, ferner verschiedene Rundreise-Verkekre.
Es wurden im Jahre 1872 im Ganzen befördert: 8 413 640 Personen,

davon entfallen auf I. Klasse	195 113	» =	2,32%
» » » II. »	1 533 641	» =	18,23%
» » » III. »	6 470 986	» =	76,91%
» » » Militär	213 900	» =	2,54%

Die Einnahme aus dem Personen-Verkehre betrug 6 836 037 M.

Von der Gesamtzahl der beförderten Personen entfallen auf den Binnen-Verkehr 7 534 740 Personen mit einer Einnahme von 5 330 832 M., auf die direkten Verkehre 878 900 Personen mit 1 505 202 M.

Die höchsten Ziffern wiesen der südwestdeutsche Verkehr über Forbach und Weissenburg, der süddeutsche Verbands-Verkehr und der Verkehr mit der französischen Ostbahn auf.

Die gesamte im Betriebsjahre 1872 erzielte Einnahme aus dem Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehre sowie aus verschiedenen anderen Quellen (Pächten, Mieten u. dgl. m.) betrug:

auf der Reichsbahn	auf der Wilh.-Luxembg.-Bahn
rund 25 197 888 M.	1 266 132 M.

Die Ausgabe betrug:

für allgemeine Verwaltung	(Reichsbahn)		1 255 440 M.	rund
» Bahn-	»	»	6 195 861 »	»
» Transport-	»	»	11 506 326 »	»
		zusammen:	18 957 627 M.	rund.

Die Ausgabe der Wilh.-Luxemburg-Bahn ausschl. Pacht stellte sich auf rund 1 398 453 M.

Die Einnahme für die Reichsbahn mit
25 219 341 M. angenommen
Die Ausgabe mit 19 059 639 M.
Ergiebt 6 159 702 M. Ueberschuss auf der Reichsbahn.

Auf der Wilh. Luxemburg-Bahn betrug für die Zeit vom 16. September 1872 bis Ende Dezember desselben Jahres

die Einahme = 1 271 514 M.
die Ausgabe = 1 401 363 »
129 849 M. Minder-Einnahme.

Die kilometrische Roheinnahme betrug rund 33 000 M. Die französische Ostbahn hatte auf der Gesamtlänge ihres Netzes eine kilometrische Roheinnahme von rund 40 000 frs. im Jahre 1869 erzielt, welcher Durchschnitt auch für die elsass-lothringischen Linien allein angenommen werden kann. Die kilometrische Ausgabe z. Zt. der französichen Ostbahn-Verwaltung betrug etwa 17 000 frs., unter der deutschen Verwaltung etwa 24 000 M.

Von den Ausgaben entfallen etwa $^2/_5$ auf persönliche, $^1/_7$ auf Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen, $^1/_5$ auf Kosten des Bahn-Transports, $^1/_4$ auf sonstige Kosten.

Das Jahr 1873 hatte mit den günstigsten Aussichten begonnen, eine allgemeine Verkehrssteigerung war eingetreten — da machten die ersten Einwirkungen der Geschäftskrise sich bemerkbar, welche auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens von Deutschland eingetreten war, nachdem eine allzustarke Inanspruchnahme der Verbrauchskräfte des Landes diese erschöpft hatte. Im Anfange der siebenziger Jahre war eine ungeheure Expansion im Eisenbahnbaue eingetreten. Im Jahre 1873 erreichte dieselbe ihren Höhepunkt. Die Längen-Zunahme des europäischen Eisenbahnnetzes betrug 1233 geogr. Meilen. In den nächsten Jahren trat alsdann ein plötzlicher Rückschlag ein, und 1875 z. B. wurden nur 905 Meilen dem Verkehre übergeben. Dieselbe Erscheinung charakterisirt die Entwickelung der Eisenbahnen der übrigen Erdtheile. Unter diesem ungünstigen Einflusse stand das wirtschaftliche Leben fast der ganzen Erde.

Von dem allgemeinen Rückgange wurden hauptsächlich die luxemburgische Bergwerks-Industrie und der Güter-Verkehr auf den reichsländischen und luxem-

burgischen Eisenbahnlinien betroffen. Die Eisen-Industrie in Luxemburg hatte derart zu leiden, dass von 23 Hochöfen im Jahre 1874 nur noch 9 im Jahre 1876 im Betriebe waren. Infolge der günstigen Ergebnisse aus der ersten Hälfte des Jahres 1873 brachte dieses noch eine ganz bedeutende Mehr-Einnahme von etwa 5640000 M. gegen das Vorjahr. Die Zahl der beförderten Personen hatte um 1547385, die Einnahme aus dem Personen-Verkehre um etwa 700000 M. zugenommen. An Gütern wurden etwa 140 Millionen Zentner gegen 84 Millionen aus dem Vorjahre befördert, die Einnahme war von 15546516 M. auf 21385641 M. gestiegen. Diese Steigerung war hauptsächlich auf die Vermehrung der Transporte von Steinkohlen und von Gütern der übrigen Spezialtarife zurückzuführen, welche rund 45 Millionen Zentner mit einer Einnahme von 3 Millionen Mark gegen das Vorjahr betrug.

Im Jahre 1874 fand eine allgemeine Erhöhung sowohl der Personen- als auch der Gütertarife statt, welche trotz des Verkehrs-Rückganges eine beträchtliche Steigerung der Einnahmen herbeiführte. Die Einheitssätze waren jedoch durchschnittlich noch etwas geringer als die der übrigen deutschen Bahnen. Im Intersse der notleidenden Bergwerks-Industrie wurden im folgenden Jahre Tarif-Ermässigungen für Kohlen-, Koks- und Erzbeförderung bewilligt. Die Personentransportpreise betrugen nunmehr für:

I.	Klasse	Schnellzug	9,1	Pfg.
II.	»	»	6,4	»
I.	»	Personenzug	8,0	»
II.	»	»	5,3	»
III.	»	»	3,4	»

(Seit April 1875 waren als Einheiten Kilometer und Mark eingeführt worden). Für Rückfahrkarten wurden besondere Ermässigungen gewährt.

Während die Betriebs-Ergebnsise in den Jahren 1873 bis 1878 starke Einbussen erlitten, hatten sich indessen die Verkehrs-Beziehungen der Reichs-Eisenbahnen bedeutend erweitert. Dies sprechen am deutlichsten folgende Zahlen aus: Im Jahre 1872 betrug das Verhältnis der im Binnen-Verkehre zu den in den direkten Verkehren beförderten Gütermassen 64% zu 36%, im Jahre 1877/78 dagegen 34% zu 66%, und zwar hatte sich der Verkehr hauptsächlieh den deutschen Nachbarländern immer

mehr zugewandt. Die mit letzteren durch die Eisenbahn ansgetauschten Gütermengen beliefen sich in Versand und Empfang auf etwa 2 Millionen Tonnen, mit Frankreich etwa 650000, mit Belgien etwa 500000, mit der Schweiz 150 000 Tonnen. An dem internationalen, durchgehenden Verkehre nahmen die Reichsbahnen in hervorragendem Masse, mit 1 244 507 Tonnen theil.

Was das finanzielle Ergebnis anbelangt, so belief sich das gesamte für die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen bis zum Schlusse des Jahres 1875 aufgewendete Anlage-Kapital auf 341 212 356 M., das gekürzte auf 252 406 128 M. Die Einnahme betrug in diesem Jahre

		35 125 008 M.
die Ausgabe	=	26 562 044 M.
mithin der Ueberschuss	=	8 562 964 M.

Das Anlage-Kapital hatte sich demnach mit 2,510% (das volle) bezw. 3,393% (das gekürzte) verzinst. Wenn von den Einnahmen und Ausgaben diejenigen der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, welche darin enthalten sind, ausgeschieden, ferner die für die gepachteten Strecken bezahlten Pachten, unter entsprechender Erhöhung des Anlage-Kapitals um die Bausumme dieser Bahnen, abgesetzt werden, so ergiebt sich eine Verzinsung des Anlage-Kapitals von 2,9% bezw. 3,9%. Im Jahre 1874 hatte die Verzinsung nur 1,438% bezw. 1,973% betragen. Sehr schwach war das finanzielle Ergebnis der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen. Das Anlage-Kapital von 50 114 082 M. verzinste sich bei einem Einnahme-Ueberschusse von 1 105 068 M. mit 2,1%. Werden von dem Ueberschusse diejenigen Beträge abgezogen, welche bestimmungsmässig in das Schuldkonto der Wilhelm-Luxemburg-Bahn eingetragen wurden, so reduzirt sich die Verzinsungsziffer auf 1,2%.

Dieser Umstand, sowie verschiedene andere Gründe wirkten ungünstig auf die Betriebs-Ergebnisse der Reichseisenbahnen ein. Zu diesen Gründen gehörten vor allem das ungewöhnlich grosse Anlage-Kapital, das ungefähr 300 000 M. pro km betrug, ferner die allgemein gedrückte Verkehrslage jener Zeit, die bedeutenden Betriebs-Ausgaben, welche der Reichsbahn-Verwaltnng nach dem Kriege erwachsen waren, endlich der Umstand, dass die genannte Verwaltung eine Menge von Nebenbahnen mit zu verwalten hatte, welche geringe Einnahmen, theilweise

sogar Mehrausgaben zu verzeichnen hatten. Zu den letzteren Linien gehörten Courcelles-Teterchen, Diedenhofen-Fentsch, Metz-Amanweiler, Karlingen - Saargemünd-Hagenau, Strassburg-Lauterburg, Avricourt-Dieuze, Schlettstadt-Markirch. Colmar-Münster, Bollweiler-Gebweiler und Lutterbach-Wesserling, Sennheim-Sentheim. Die Strecken mit den höchsten Einnahmen waren : Metz-luxemburgische Grenze und Metz-Forbach mit 25 074 M. pro km,

Strassburg-Avricourt	»	25 549	»	»	»
Strassburg-Basel	»	32 231	»	»	»
Mülhausen-Altmünsterol	»	29 586	»	»	»

Der Reform-Tarif.

Der in Elsass-Lothringen eingeführte und von der ganzen Geschäftswelt beifällig aufgenommene, kombinirte Wagenraum- und Gewichtstarif hatte sich inzwischen einen immer grösseren Anhängerkreis erworben. Nachdem, wie bereits erwähnt, die belgischen und holländischen Häfen, und im Jahre 1872 auch die dem südwestdeutschen, nordwestdeutschen und mitteldeutschen Verbande angehörenden Stationen im Verkehre mit der Reichsbahn, ferner im Jahre 1874 die pfälzischen und hessischen Bahnen im Binnen-Verkehre den genannten Tarif eingeführt hatten, waren in Anlehnung an denselben auch die bayerischen und württembergischen Bahnen zur Annahme eines neuen Tarif-Systemes geschritten, welches im Prinzipe den Raumtarif mit dem Wertklassen-Tarif durch Einrichtung von 3 Güterklassen vereinigte. Eine Menge von Bahnen stand jedoch mit den elsass-lothringischen noch im Verkehre, welche den Raum-Tarif nicht angenommen hatten. Infolge der hierdurch verursachten Verschiedenheit in den Tarif-Verhältnissen wurde auf den preussischen Staatsbahnen zur Herbeiführung einer Vermittelung die Bildung eines gemischten, sogenannten Raum- und Wertklassen-Tarifes angeregt. Die übrigen norddeutschen Bahnen hatten hingegen aus Konkurrenz-Rücksichten an dem elastischeren Wertklassentarife festgehalten. So bestanden nebeneinander in Deutschland der elsass-lothringische Raumtarif, der norddeutsche Wertklassentarif, der bayerische und würtembergische gemischte Tarif, ausserdem ein vom Reichseisenbahn-Amt, und endlich ein von 40 deutschen Bahn-Verwaltungen vorgeschlagener, neuer Tarif. Eine Einigung wurde erst erzielt, als im Jahr 1876 nach ver-

geblichen Bemühungen von seiten des Reiches der, aus Vertretern verschiedener norddeutscher und süddeutscher Bahnen gebildete Tarif-Verband sämtliche deutschen Eisenbahn-Verwaltungen aufforderte, sich an den zur Einführung eines einheitlichen Tarifes einzuleitenden Verhandlungen zu betheiligen. Infolgedessen wurde im Jahre 1877 in einer Hauptversammlung die Einführung des deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifes beschlossen. Derselbe schrieb für sämtliche deutschen Bahnen dasselbe Tarif-Schema bei verschiedenen, je nach den Verhältnissen festzusetzenden Einheitssätzen vor.

Der am 1. Oktober 1877 in Elsass-Lothringen eingeführte Binnen-Güter-Tarif setzte sich aus folgenden Klassen zusammen:

Entfernungen.	Eilgut.	Stückgut.	Allgemeine Wagenladungsklasse.		Spezialtarife.			
			A1	B.	A2	I	II	III
A. Streckensätze für 1000 kg auf 1 km in Pfennig.								
bis 200 km . .	23	11,5	7,1	5,5	5,5	4,5	3,5	2,7
von 201—400 km.	21	10,5	6,9	5,3	5,3	4,3	3,3	2,5
über 400 km .	20	10	6,6	5,0	5,0	4,0	3,0	2,3
B. Expeditions-Gebühren für 1000 kg in Pfennig.								
bis 25 km . .	240	120	120	80	80	80	80	80
von 26—200 km.	300	150	150	100	100	100	100	100
über 200 km .	400	200	200	120	120	120	120	120

Nach den allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B werden hochwertige, nach den Spezialtarifen weniger wertvolle, in einem besonderen Verzeichnis aufgeführte Güter tarifirt. Speizaltarif I umfasst eigentliche Fabrikate, Spezialtarif II Halbfabrikate, Spezialtarif III Rohprodukte und Massengüter. Das in dem sogen. Reformtarif enthaltene Wagenraumsystem charakterisirt sich dadurch, dass Güter, welche in Mengen von 5000 kg auf einen Frachtbrief und an einen Empfänger aufgegeben werden (bzw. wenn für solches Gewicht die Fracht bezahlt wird), nach A 1 bzw. A 2 bzw. Spezialtarif IIIa (der Satz von Sp.-T. II) und solche Güter, welche in Mengen von 10 000 kg u. s. w. aufgegeben werden, nach B bzw. Spezialtarif I, II oder III tarifirt werden.

Die aus Vertretern der deutschen Staatsbahnen und einiger Privat-Bahnen zusammengesetzte Tarif-Kommission, ferner der aus 13 Mitgliedern bestehende Verkehrs-Aus-

schuss beraten über die Tarif-Vorschriften und Klassifikationen und legen die aufgestellten Abänderungs-Entwürfe der General-Konferenz der deutschen Eisenbahnen zum Beschlusse vor. Auf diesem Wege ist der z. Z. gültige deutsche Eisenbahn-Güter-Tarif, Theil I, ferner der deutsche Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren, Theil I, herausgegeben worden.

Seit 21. Oktober 1874 besteht in Elsass-Lothringen, zur Beratung gemeinschaftlicher Interessen des Verkehres und zur Vertretung derjenigen des Handelsstandes gegenüber der Eisenbahn-Verwaltung, der sogenannte Eisenbahnausschuss. Die Anregung ging s. Z. von der Handelskammer zu Mülhausen aus, hauptsächlich infolge der Erhöhungen, welche die Tarife der Eisenbahn verschiedentlich erfahren hatten. Der Eisenbahn-Ausschuss besteht aus Mitgliedern der 4 Handelskammern zu Mülhausen, Colmar, Strassburg und Metz, aus Vertretern der Landwirtschaft und der Industrie, ferner aus Mitgliedern der Eisenbahn-Verwaltung. Er tritt jährlich zwei Mal, zur Zeit der Feststellung der Eisenbahn-Fahrpläne zusammen. Der Zweck dieser Zusammenkünfte besteht in der Besprechung wichtiger Verwaltungs-Angelegenheiten, der Organisation des Betriebes, projektirter Reformen und der Tarif-Angelegenheiten, sowie der Vertretung der Interessen des Publikums, sobald dieselben einen allgemeinen Charakter tragen.

V. KAPITEL.

Von 1878 bis 1896.

Weiter-Ausbau des Netzes und Erwerb von neuen Bahnen.

Neubauten.

Durch Gesetz vom 21. Mai 1877 wurden 6 415 000 M. für den Bau einer eingleisigen Eisenbahn von Völklingen und Bous nach Teterchen bewilligt. Diese Linie schloss sich an die bereits erbaute Strecke Courcelles-Teterchen

an und stellte eine Verbindung der lothringischen Bahnen mit dem Kohlen-Gebiete von Hostenbach dar, wodurch sie von grosser Wichtigkeit für den Kohlenverkehr wurde. In strategischer Hinsicht hatte sie durch die Herstellung einer neuen Verbindung Lothringens mit den Saarbrücker Bahnen Bedeutung.

Bereits unter französischer Verwaltung war der Bahnhof in Strassburg als unzureichend für die von Jahr zu Jahr sich steigernden Verkehrsverhältnisse erkannt worden. Nachdem das Eisenbahnnetz nun immer weiter ausgebaut worden war, wurde die Herstellung eines neuen Bahnhofes ein um so dringenderes Bedürfnis und war verschiedenemale von seiten der Strassburger Handelswelt zum Gegenstande von Vorstellungen bei der Kais. General-Direktion gemacht worden, welche sich übrigens auch schon bald mit neuen Entwürfen befasst hatte. Dieselben wurden im Jahre 1877 genehmigt, und nachdem auch das dazu vorgesehene Terrain in den Besitz der Eisenbahn-Verwaltung übergegangen war, begann letztere im Mai 1878 mit dem Baue des neuen Bahnhofes von Strassburg.

Durch Gesetz vom 8. Mai 1878 wurde die Summe von 9900000 M. für den Bau der Strecke Château-Salins-Saaralben bewilligt. Diese Bahn diente vor allem lokalen Interessen und war ferner in politischer Beziehung dadurch von Bedeutung, dass sie eine bessere Verbindung der Gegend von Château-Salins mit dem deutschen Mutterlande herstellte. Die Strecke sollte eingleisig ausgebaut werden.

Durch dasselbe Gesetz war auch die Summe von 3000000 M. für den Bau einer eingleisigen Bahn von Dieuze nach Bensdorf, ferner die Summe von 1785000 M. für die Herstellung der, für den Erz- und Kohlen-Verkehr aus dem Saar-Gebiet wichtigen, ebenfalls eingleisigen Linie Karlingen-Falk bewilligt worden.

Durch Gesetz vom 9. Juli 1879 wurde die Summe von 4404515 M. für den Bau der Linie Teterchen-Diedenhofen bewilligt. Gleichzeitig hatte das Land Elsass-Lothringen den gleichen Betrag, und der Bezirk sowie einzelne Gemeinden und Interessenten den Restbetrag zugesagt. Im Anschlusse an die bereits erbaute Bahn von Steinburg nach Buchsweiler war verwaltungsseitig das Projekt einer Fortsetzung dieser Linie nach Schweighausen aufgestellt und dasselbe alsbald genehmigt worden. Letzt-

genannte Linie sollte auf alleinige Kosten des Landes, bezw. des Bezirkes erbaut werden.

Ferner wurden für Rechnung der Landesregierung Vorarbeiten für eine Menge von neuen Bahnen gemacht, und zwar:

1. von Neuweiler nach der pfälzischen Grenze über Meisenthal.
2. » Bitsch nach der pfälzischen Grenze südlich von Hornbach.
3. » Bitsch nach Wimmenau.
4. » Buchsweiler nach Saaralben.
5. » Neuweiler nach Rieding bezw. Berthelmingen.
6. » Beaudrecourt nach Delme.
7. » Dieuze nach Vic.
8. » Bollweiler nach Sennheim.
9. » Burnhaupt nach Altmünsterol.
10. » Gebweiler nach Bühl.
11. » Sentheim nach Masmünster.

Von diesen Linien konnten jedoch nur die unter 10 und 11 genannten in Aussicht genommen werden.

Ausserdem wurden eine Menge von Projekten über Erweiterungsbauten und Umänderungen von Bahnhöfen, sowie die Herstellung von Verbindungs-Kurven z. B. bei Saargemünd und Mülhausen, ferner über die Herstellung von zweiten Gleisen auf einzelnen Linien aufgestellt und genehmigt.

Am 15. Mai 1878 erfolgte die Eröffnung der, bereits im Jahre 1873 genehmigten, eingleisigen Strecke Diedenhofen—Sierck (22 km). Die Herstellungskosten hatten 5 247 204 M. betragen. Von den übrigen, durch die Reichsgesetze von 1877 und 1878 genehmigten Eisenbahnlinien wurden dem Betriebe übergeben:

Am 1. April 1880 Teterchen-Bous und
» 1. April 1881 Wadgassen-Hostenbach bezw. Völklingen.

Die ersten Herstellungskosten hatten 6 258 437 M. betragen.
Am 1. Mai 1882 Dieuze-Bensdorf und Karlingen-Hargarten.
» 1. November 1881 Buchsweiler-Schweighausen.

Die letztgenannte Strecke ist aus alleinigen Mitteln des Landes und Bezirkes erbaut worden. Die Kosten hatten 2 128 606 M. betragen. Die aus Reichsfonds erstattete Bausumme für Dieuze-Bensdorf und Karlingen-Hargarten belief sich auf 3 509 066 M.

Inzwischen waren durch das Reichsgesetz vom 24. Mai 1881 die Mittel zum käuflichen Erwerbe der, der lothringischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnstrecken Saarburg-Saargemünd, Courcelles-Teterchen und Château-Salins-Chambrey bewilligt worden. Am 1. Juli 1881 gingen die beiden erstgenannten, bis dahin pachtweise betriebenen Strecken, am 1. November desselben Jahres auch die, vorher von der französischen Ostbahn betriebene Strecke Château-Salins-Chambrey mit Abzweigung von Burthecourt nach Vic in den Besitz des Reiches und den Betrieb der Kaiserl. General-Direktion über. Die Kaufsumme für alle drei Bahnen betrug zusammen 9 817 564 M.

Am 15. August 1883 erfolgte die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes von Strassburg für den Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr und am 24. September desselben Jahres für den Güter-Verkehr. Am 25. September 1884 wurde das Verwaltungsgebäude in Benutzung genommen. Die gesamten Herstellungskosten für den Zentralbahnhof Strassburg beliefen sich auf etwa 14 000 000 M.

Zur Ausbeutung der reichen Erzlager des Algringer Thales hatten mehrere Erzconcessionäre auf ihre Kosten eine, 5 km lange, normalspurige Bahn von Hayingen bis zum Dorfe Algringen erbaut. Diese Bahn wurde im Juli 1882 vollendet und von der Eisenbahn-Verwaltung in Betrieb genommen. Am 1. September 1884 erfolgte die Eröffnung der Sekundärbahn Sentheim-Masmünster und am 15. Dezember 1884 die Eröffnung derjenigen von Gebweiler nach Lautenbach. Die Herstellungskosten, welche aus Mitteln des Landes gedeckt worden sind, betrugen 504 433 Mk. bezw. 549 242 M.

Inzwischen hatte die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke Esch-D.-Oth Redingen fertiggestellt und die Kaiserl. General-Direktion den Betrieb auf derselben am 1. November 1881 auf Grund des Vertrages vom 9. Januar 1877 übernommen. Die Esch-D.-Oth-Redinger-Bahn wird gegen Erstattung der Selbstkosten betrieben.

Eine weitere Vermehrung der Betriebsstrecken erfuhr die Reichsbahn-Verwaltung durch die Fertigstellung der Linie Oettingen-Rümelingen-Langenacker am 7. Mai 1884, derjenigen von Tetingen nach Langengrund und Kirchberg, sowie der Verbindungskurve bei Nörzingen am 29. September 1884. Diese Linien, welche im Grossherzogtum Luxemburg gelegen sind, werden kurz unter

der Bezeichnung «Rümelinger Anschlussbahnen» zusammengefasst und auf Grund des mit der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 22/24. Oktober 1882 von der Reichsbahn-Verwaltung betrieben. Sie dienen hauptsächlich dem Erzverkehre.

Die bereits im Jahre 1870 an die Schiltigheimer Aktien-Gesellschaft concessionirte und von dieser erbaute und betriebene Abzweigungsbahn von Strassburg nach Schiltigheim wurde im Jahre 1881 durch Vertrag vom 12. Mai gegen die Kaufsumme von 250000 M. erworben. Sie dient nur dem Güterverkehre.

Durch die Reichsgesetze vom 30. März 1887, vom 1. Juni 1887 und vom 26. März 1888 wurden die Mittel für folgende neue Strecken bewilligt und deren Bau angeordnet:

Hagendingen-Gross-Moyeuvre, normalspurige Sekundärbahn, im Interesse des Erzverkehres,

Weiterführung der Eisenbahn Strassburg-Rothau nach Saales.

Buchsweiler-Ingweiler, normalspurige Sekundärbahn.

Ferner wurden angeordnet durch Gesetz vom 4. März 188C: Die Herstellung der normalspurigen Eisenbahn von Weilerthal nach Weiler, von Altkirch nach Pfirt, sowie der schmalspurigen Bahn von Colmar nach Markolsheim. Der Betrieb wurde eröffnet:

Am 15. November 1888 auf der Strecke Hagendingen-Gross-Moyeuvre,
» 16. Dezember 1889 auf der Strecke Buchsweiler-Ingweiler,
» 1. Oktober 1890 Rothau-Saales,
» 3. November 1890 Horburg-Markolsheim,
» 1. Oktober 1891 Weilerthal-Weiler,
» 4. Januar 1892 Altkirch-Pfirt.

Die ersten Herstellungskosten dieser Bahnen nach dem Stande vom 1. April 1893 betrugen für:

Hagendingen-Gross-Moyeuvre 1378650 M. aus Reichsfonds und 90500 M. aus Mitteln des Landes.

Buchsweiler-Ingweiler 512089 M. aus Reichsfonds und 170975 M. aus Mitteln des Landes.

Rothau-Saales 372931 M. aus Reichfonds und 950700 M. Subventionen des Landes.

Horburg-Markolsheim und Ankauf der Anschlusslinie Horburg-Colmar 579 225 M. aus Reichsfonds und 350 000 M. aus Landesmitteln.

Weilerthal-Weiler 479 161 M. aus Reichsfonds und 208 000 M. Subventionen des Landes.

Altkirch-Pfirt 1316521 M. aus Reichsfonds und 603 099 M. aus Landesmitteln.

Zweite Gleise sind hergestellt worden auf der Strecke Saargemünd-Berthelmingen, Courcelles-Teterchen, Hargarten-Wadgassen-Bous und Völklingen-Diedenhofen-Teterchen. Ausserdem wurden eine Verbindungsbahn von Lutterbach nach Mülhausen, von Lauterburg nach dem Rheinhafen, sowie die Verbindungskurve bei Saargemünd und endlich eine Reihe von Erweiterungsbauten auf verschiedenen Bahnhöfen: Saargemünd, Diedenhofen, Wadgassen, Luxemburg, Colmar und Mülhausen ausgeführt.

Unter den, durch die Etats-Gesetze vom 1. Februar 1890 und vom 22. März 1891 angeordneten Bauausführungen sind hauptsächlich zwei zu erwähnen, welche für die Verkehrs-Beziehungen, sowie die strategischen Interessen des Reiches von der grössten Bedeutung waren. Um den immer grösser werdenden Anforderungen des Verkehres von Saargemünd und aus dem Saarkohlen-Revier nach dem Elsass Genüge zu leisten, war es nötig geworden, eine Entlastung für die zweigleisige Bahn Saargemünd-Berthelmingen, welche längst nicht mehr als ausreichend erkannt wurde, zu schaffen. Diesem Zwecke diente die projektirte zweigleisige Bahn von Mommenheim über Obermodern nach Saargemünd. Eine zweite, strategisch sehr wichtige zweigleisige Linie war die von Hagenau nach Röschwoog, wo dieselbe rechtsrheinisch sich in der Bahn nach Rastatt und Karlsruhe fortsetzt. Ausserdem betrafen die oben erwähnten Gesetze die Herstellung von folgenden Linien:

Walburg-Wörth,

Saarburg-Alberschweiler mit Abzweigung von Oberhammer nach Vallerysthal-Dreibrunnen,

Merzweiler-Walburg-Selz,

Schmalspurbahn Lützelburg-Pfalzburg,

Münster-Metzeral.

Eröffnet wurden:

Am 1. Dezember 1891 Walburg-Wörth,

Am 4. Januar 1892 Saarburg-Alberschweiler,

Am 1. Juni 1891 ging die Schmalspurbahn Lützelburg-Pfalzbnrg durch Kauf in das Eigentum des Reiches über. .Die Ankaufsumme einschl. erste Instandsetzungskosten, betrug 292313 M.

Ferner wurden eröffnet :

Am 1. Juni 1892 Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen.

Am 1. November 1893 Merzweiler-Walburg-Selz.
» 1. » » Münster-Metzeral.
» 1. Mai 1895 Hagenau-Roppenheim-Mitte Rhein.
» 1. » » Mommenheim-Saaralben.
» 1. Oktob. » Kalhausen-Saargemünd.

Die bis zum 1. April 1896 auf diese Linien verwendeten Bausummen u. s. w. betrugen :

für Walburg-Wörth 182 668 M. aus Reichsfonds und 537 000 M. aus Landesmitteln,
für Saarburg-Alberschweiler mit Abzweigung von Hessen nach Vallerysthal 1 094 524 M. aus Reichsfonds und 1 131 646 M. aus Landesmitteln,
für Merzweiler-Selz 2 472 548 M. aus Reichsfonds und 1 566 225 M. aus Landesmitteln,
für Münster-Metzeral 666 761 M. aus Reichsfonds und 258 445 M. aus Landesmitteln,
für Hagenau-Röschwoog 2 451 067 M. aus Reichsfonds,
für Mommenheim-Saargemünd-Saaralben 21 117 876 M. aus Reichsfonds und 3 732 670 M. aus Landesmitteln,
für Röschwog-Roppenheim-Mitte Rheinbrücke 2 984 516 M. aus Reichsfonds.

Die durch das Etats-Gesetz vom 26. März 1893 genehmigte Bahn von Wingen nach Münzthal-St. Louis, die Erweiterung des Bahnhofes Mülhausen-Nord und Verbindung mit Mülhausen-Wanne sind der Vollendung nahe. Zweite Gleise sind noch auf den Strecken Bensdorf-Saaralben, Hagenau-Obermodern, Saaralben-Obermodern, Diedenhofen-Sierck und Hargarten-Beningen-Saargemünd hergestellt worden. Die dafür verausgabten Summen beliefen sich auf etwa 11 Millionen Mark.

Neue Bewilligungen und Entwürfe.

Durch Gesetz vom 31. März 1897 sind die Mittel für die folgenden Bauausführungen aus Reichsfonds bewilligt worden :

1. Bau einer Eisenbahn von Masmünster nach Sewen (1 048 500 M.)

2. Bau einer Eisenbahn von Wörth nach Lembach (481 200 M.)

Beide Bahnen dienen lokalen Interessen.

3. Bau einer Eisenbahn von Oberhofen nach Bischweiler (590 000 M.), militärisch wichtige Verbindung der Strecke Röschwoog-Hagenau mit derjenigen von Vendenheim nach Bischweiler, als Abkürzung der alten, über Hagenau führenden Linie.

4. Bau einer Eisenbahn von Busendorf nach Dillingen (8 571 000 M.) Diese Bahn dient sowohl strategischen als auch vornehmlich wirtschaftlichen Zwecken. Eine beträchtliche Subvention wird von der Firma Gebr. Stumm in Neunkirchen bewilligt. Die Bahn, welche noch insofern besonderes Interesse bietet, als dieselbe infolge der ungünstigen Boden-Verhältnisse bedeutende Herstellungskosten verursachen wird, soll von der Reichsbahn-Verwaltung bis nach dem, auf preussischem Gebiete liegenden Endpunkte Dillingen (Strecke Saarbrücken-Trier) gebaut werden.

5. Bau einer Eisenbahn von Lauterburg nach Weissenburg (1 509 000 M.) Dieselbe dient lokalen Interessen.

6. Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Bollweiler nach Ensisheim und Colmar (1 589 000 M.) Dieselbe vermittelt eine direkte, schmalspurige Eisenbahn-Verbindung von Mülhausen überEnsisheim, Colmar, Markolsheim nach Strassburg, von welcher nur die Strecken Strassburg-Markolsheim und Mülhausen-Ensisheim im Privatbesitze sich befinden.

Ferner wurden durch dasselbe Gesetz die Mittel bewilligt zur Anlage von zweiten Gleisen auf den Strecken Kalhausen - Saargemünd, Strassen-Bartringen - belgische Grenze bei Bettingen und Oetringen-preussische Grenze bei Wasserbillig mit zusammen 2 724 000 M.

Pojektirt ist die Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strassburg-Lauterburger Linie, sowie der Bau einer dem engeren Verkehre dienenden Bahn von Gross-Hettingen nach Entringen, welche von der Reichsbahn-Verwaltung auf Kosten der Firma Gebr. Stumm erbaut werden soll, ferner eine direkte Verbindung von Fentsch mit Deutsch-Oth. Von grösserer Bedeutung ist das Projekt einer Eisenbahn von Château-Salins nach Metz.

Den Reichsbahnen steht demnach eine bedeutende Erweiterung bevor, welche den verschiedensten, sowohl politischen, als auch kommerziellen und industriellen Interessen Rechnung trägt, und für welche bedeutende Summen aus Reichsmitteln, beträchtliche Zuschüsse des Landes und von Interessenten aufgewendet werden müssen.[1]

Das Bahnnetz von Elsass-Lothringen hatte am 1. April 1896 eine Länge von 1595 km; Zweigleisige Hauptbahnen waren vorhanden mit einer Gesamtlänge von 829 km, eingleisige Hauptbahnen mit zusammen 421 km, eingleisige Nebenbahnen mit 317 km und Schmalspurbahnen mit 28 km. An den dem Reiche eigentümlich gehörigen Bahnen sind 192 Bahnhöfe, 101 Haltestellen und 95 Haltepunkte gelegen.

Das Eisenbahnnetz im Grossherzogtum Luxemburg, soweit dasselbe die der Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen und von der Reichsbahn-Verwaltung betriebenen älteren Linien betrifft, hatte eine Länge von 174 km, darunter 17 km zweigleisig.

Die Esch-Oth-Redinger Bahn, welche ebenfalls der genannten Gesellschaft gehört uud von der Reichsbahn-Verwaltung auf Rechnung der Eigentümerin betrieben wird, hat eine Länge von 12 km.

Die Strecke Ulfingen-St. Vith, 7 km lang, ist seitens der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft an die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Köln verpachtet. Die Rümelinger Ansschlussbahnen haben eine Länge von 13 km und werden von der Reichsbahn-Verwaltung pachtweise betrieben.

Eine einzige Linie, diejenige von Saargemünd nach der preussischen Grenze = 1 km, ist verpachtet, und zwar an die Königliche Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken. Gepachtet ist noch die Strecke St. Ludwig-schweizerische Grenze bei Basel (4 km) von der Schweizer Centralbahn. Die Gesamtlänge der für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug am 1. April 1896 = 1583 km vollspurige und 28 km schmalspurige Bahnen.

Hauptbahnen, d. h. solche Bahnen, welche nach der

---

[1] Während des Druckes dieser Schrift hat die landespolizeiliche Abnahme, und am 21. Juli die Eröffnung der Bahn von Wingen nach Münzthal-St. Louis stattgefunden.

Betriebs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands betrieben werden, sind in Elsass-Lothringen 1250 km, Nebenbahnen, betrieben nach der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung, 317 km.

Ausserdem befinden sich in den Reichslanden noch folgende, verschiedenen Privat-Gesellschaften gehörigen Bahnen im Betriebe:

Rappoltsweiler Stadt bis zum Bahnhofe (4 km),

Die Schmalspurbahnen Mülhausen-Ensisheim und Wittenheim bezw. Pfastatt, Colmar-Schnierlach, Colmar-Winzenheim, Strassburg-Truchtersheim, Strassburg-Markolsheim mit Abzweigungen nach Erstein und Rheinau (zusammen 129 km).

In den Städten Strassburg, Metz und Mülhausen sind Strassenbahnen im Betriebe.

Die 12 km lange Strecke Saargemünd-bayerische Grenze gehört der Pfalzbahn und wird von derselben betrieben.

Entwickelung des Verkehres von 1878 ab und die heutige Verkehrslage.

Ende der Krisis.

War die Verkehrslage der Jahre 1873 bis 1877 unter dem ungünstigen Einflusse einer andauernden Krisis aller wirtschaftlichen Verhältnisse gestanden, so hatte das Jahr 1878/79 keine Besserung, zum Theil jedoch nur eine Verschlechterung gebracht. In diesem Jahre war bekanntlich der grosse wirtschaftliche Niedergang an seinem tiefsten Punkte angelangt. Ein Ereignis, wie die Pariser Welt-Ausstellung, konnte natürlich nur eine vorübergehende Belebung des Verkehres hervorrufen.

In der That hatte die Ziffer der Personen-Frequenz eine merkliche Erhöhung erfahren. Der Güter-Verkehr dagegen war wenig, und in schlechtem Verhältnis zur Zunahme des Eisenbahnnetzes gestiegen. Weitere Ermässigungen wurden auch in diesem Jahre zugunsten der notleidenden Eisen- und Montan-Industrie von Lothringen und Luxemburg gewährt. Auch die sonst so blühende Industrie des Elsass hatte während der letzten Jahre starke Einbusse erlitten. Die Baumwollproduction war infolge einer allerwärts fühlbaren Stagnation in

der Nachfrage bedeutend zurückgegangen, verschiedene Tuchfabriken, besonders im Unter-Elsass, hatten seit längerer Zeit den Betrieb eingestellt.

Mit dem Jahre 1879 brach eine neue Aera für das Verkehrsleben an. Sowohl der Personen- als auch der Güter-Verkehr hatten eine bedeutende Steigerung bezüglich der transportirten Personen und Gütermengen und der erzielten Einnahmen aufzuweisen. Diese günstige Verkehrslage war auf den neuen Aufschwung von Handel und Industrie zurückzuführen. Besonders die unter dem Drucke der Verhältnisse einst sehr geschwächte Erz- und Eisenproduktion von Lothringen und Luxemburg war in stetem Zunehmen begriffen. Die Berichte über die Industrie im Elsass lauteten von Jahr zu Jahr günstiger. Die Woll-Spinnereien standen theilweise einer derart vermehrten Nachfrage gegenüber, dass sie kaum imstande waren, derselben zu genügen. So hatte z. B. die Zahl der Spindeln in Deutschland sich von 1879 bis 1882 um etwa 200000 erhöht. Die Maschinen-Fabrikation im Elsass war in voller Thätigkeit begriffen und wurde besonders auch von den französischen Eisenbahn-Gesellschaften stark in Anspruch genommen. Die Folge davon waren natürlich umfangreichere Beschaffungen aller Arten von Roh- und Brennmaterialien. Die Stahlwaaren-Fabrikation stand unter dem andauernd günstigen Einflusse einer bedeutenden Nachfrage aus Frankreich, der Schweiz und Belgien. Die Rohmaterialien wurden hauptsächlich aus Schweden (Eisen) und England (feiner-Stahl) beschafft.

Schutzzoll oder Freihandel.

Vorübergehend günstig waren die neuen Zolltarife von 1879 für die meisten Industriezweige. Der im Jahre 1879 eingeführte Zolltarif beruht bekanntlich auf dem Schutzzollsystem. Die Tendenz desselben besteht in der Beschützung der inländischen Produktion, oder vielmehr einzelner Zweige derselben, vor der ausländischen Konkurrenz. Dieser Zweck wird erreicht durch die Erhebung hoher Abgaben auf die Produkte der letzteren beim Eingange in das betreffende Gebiet. Der Schutzzoll ist im wahren Sinne des Wortes eine national-egoistische Massregel, aber auch als solche nicht unbedingt zu rechtfertigen. Dem Schutzzoll gegenüber steht der Freihandel (free-trade), welcher

jede künstliche Beschränkang des Verkehres verwirft. Durch den Freihandel wird das Interesse der Konsumenten geschützt, da dieselben ihre Waaren überall dort sich beschaffen können, wo es ihnen am vortheilhaftesten erscheint. Schwerlich aber wird Jemand dem Volke begreiflich machen, dass es in seinem Interesse liege, im Lande teurer zu kaufen, was im Auslunde billiger und manchmal auch wohl besser, erhältlich ist. Nun predigt die Schutzzolltheorie den Schutz der nationalen Arbeit, indem sie andererseits den Konsumenten der Willkür gewinnsüchtiger Produzenten und Händler preisgiebt. Konsumtion ist aber schliesslich doch das Endziel und der einzige Zweck der Produktion, Konsumtion daher auch der Brennpunkt aller wahren wirtschaftlichen Interessenvertretung. Vom Standpunkte der Weltwirtschaft, beruhend auf dem (ethischen) Gefühle der Solidarität der gesamten Kulturwelt, — und die Eisenbahnen haben gerade das Verdienst, den kosmopolitischen Geist gefördert zu haben — ist nur der Freihandel gerechtfertigt. Dem Geiste des unduldsamen Mittelalters mochte es entsprechen, wenn der Kaufmann, der in ein fremdes Gebiet kam, wenn das befrachtete Schiff, das in einen fremden Hafen einlief, mit hohen Abgaben beschwert wurden, wie denn auch die Schutzzoll-Politik dem Gebahren der venetianischen und genuesischen Häfen im Mittelalter entsprungen ist. Heute ist es ein erstes Erforderniss, dass der Verkehr durch keinerlei starre Schranken gehemmt werde. «Wir stehen im Zeichen des Verkehres, er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen.» Erfreut sich die Kulturwelt nicht zweier bedeutenden Errungenschaften auf dem Gebiete des Verkehres, der Segnungen des Weltpostvereines und des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr!

Die Lehren des grossen Schotten Adam Smith, des eigentlichen Begründers der Freihandelstheorie, beruhend auf dem wirtschaftlichen Gesetze der Arbeitstheilung, sind nicht veraltet, haben vielmehr durch die Eisenbahnen nur erhöhte Gültigkeit erlangt. «Der freie Austausch der Güter fördert das Wohl der Individuen, wie das der Völker, indem dieselben auf dasjenige Gebiet der Produktion verwiesen werden, welches ihnen speziell eigentümlich ist. Der Schutzzoll führt leicht eine Ablenkung auf andere, der Natur der Landes nicht oder weniger entsprechende Erwerbszweige herbei.» Sicherlich aber schützt sich die

Industrie am besten selbst, welche in sich die mächtigen Mittel zur Entfaltung findet. Eine Unterstützung von aussen her wird meistens nur den Erfolg künstlicher Flügel verleihen können. Es kann dabei wohl nicht verkannt werden, dass z. Zt. ein mässiger Schutzzoll wohlthätige Wirkungen auf eine vorübergehend geschwächte Industrie ausüben wird, wohlverstanden unter dem Einflusse unserer heutigen, noch unfreien wirtschaftlichen Verhältnisse.

Der grösste Fehler des Schutzzolles besteht darin, dass die Thatsache vollständig verkannt wird, dass schliesslich kein Volk auf sich allein angewiesen sein kann, dass daher der Schutzzoll sehr bald Gegenmassregeln des Gegners hervorrufen wird. Die Schutzzollbarikaden könnten aber leicht einmal den ganzen Weltmarkt verbarrikadiren. Ein hohes Moral-Gebot im wirtschaftlichen Leben der Völker ist die Anerkennung der Interessen der Weltwirtschaft. Auch die Zollkriege wird Niemand als einen wünschenswerten Ersatz für die immer mehr im Schwinden begriffenen Waffenkriege ansehen. Indessen will ich diese kurze freisinnige Betrachtung mit den Worten schliessen, welche Gladstone im Jahre 1867 der Gesellschaft für politische Oekonomie im Paris zurief: «Auf der Bahn des Freihandels gilt, was auf derjenigen der Tugend gilt: Der Anfang ist am schwersten, die letzten Schritte sind die segensreichsten. Streben wir darnach, die Schutzzölle bis zur letzten Spur zu entfernen und dafür die reinen Finanzzölle aufrechtzuerhalten, welche eine wahre Quelle nützlicher Einkünfte bilden!

Ein für Elsass-Lothringen wichtiger Industriezweig, die Bierfabrikation, hatte sich seit einer Reihe von Jahren immer ungünstiger gestaltet und hauptsächlich der Bierproduktion der übrigen süddeutschen Staaten mehr und mehr weichen müssen. Die Gründe für diese Thatsache liegen in der bedeutenden Zollerhöhung auf Bier von seiten Frankreichs, woselbst sich diese Industrie infolgedessen in beträchtlichem Masse entwickelte, ferner in der wachsenden Bedeutung der aus Bayern und Baden eingeführten Biere. Von den thatsächlichen Verhältnissen geben folgende Zahlen ein Bild:

Im Jahre 1872 betrug die Produktion 812 454 hl, die Ausfuhr 206 257 hl, die Einfuhr aus deutschen Staaten 51 808 hl Bier.

Im Jahre 1895 betrug die Produktion 996 775 hl,

die Ausfuhr nur noch 30 421 hl, die Einfuhr dagegen 315 565 hl.

Die im Allgemeinen günstige Lage des Handels und der Industrie des Landes hatte die Verkehrs-Verhältnisse vortheilhaft beeinflusst. Eine bedeutende Vermehrung der Transporte brachte die, am 1. Juni 1882 stattgehabte Betriebseröffnung der, zum Netze der Gotthardbahn gehörigen Strecke Luzern-Chiasso. Durch dieselbe hatte der Verkehr zwischen Deutschland, Belgien, Holland, sowie England einerseits und Italien andererseits einen neuen, kürzeren Weg gefunden. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn ist ein Werk von hervorragender Bedeutung für den Welthandels- und internationalen Völker-Verkehr zum Abschlusse gelangt, mit dessen Ausführung ungeheuere finanzielle und technische Schwierigkeiten verknüpft waren. Das grosse Interesse, welches Deutschland im Hinblick auf den zu erwartenden Aufschwung des Verkehres mit Italien und den Häfen des Mittelmeeres an dem Unternehmen hatte, bekundete sich hauptsächlich durch den bedeutenden Kosten-Beitrag, welcher zusammen 30 000 000 frs. betrug. Der auf die Elsass-Lothringische Bahn entfallende Antheil war zunächst auf 2 717 000 frs. festgesetzt, wovon 315 000 frs. erstmalig im Etat für 1873 ausgeworfen waren. Technisch interessant ist besonders der Gotthard-Tunnel, welcher, z. Zt. der grösste der Erde, eine Länge von 14 920 m hat. Mit dem 26. Juli 1882 wurde bei der Kaiserlichen General-Direktion das Verbandsabrechnungsbureau für den deutsch-italienischen Verkehr eingerichtet.

Im Betriebsjahre 1883/84 betrug die Betriebslänge der Bahn nach dem Jahresdurchschnitt 1462 km.

Es wurden 11 758 092 Personen befördert, darunter 260 610 in I. Klasse, 1 977 157 in II. Klasse, 9 238 872 in III. Klasse und 281 453 auf Militärbillet. Ferner wurden befördert:

25 839	Tonnen	Reisegepäck
45 616	»	Eilgut
365 826	»	Stückgut
8 574 172	»	Frachtgut in Wagenladungen.

Das gesamte, zur Beförderung gelangte Frachtgewicht betrug 9 643 484 Tonnen.

Die Einnahme aus dem Personen-Verkehr belief sich auf 9 893 635 M., davon entfallen auf I. Klasse 11,76 %,

auf II. Klasse 30,81 %, auf III. Klasse 55,41 %, auf Militär 2,02 %. Auf ein Kilometer Bahnlänge sind an Personen-Fahrgeldern durchschnittlich 6 776 M. eingenommen worden. Auf die elsass-lothringischen Linien entfallen hiervon 7 077 M., auf die Luxemburg-Bahn 4 557 M. pro km. Im Binnen-Verkehre Elsass-Lothringens und Luxemburgs wurden 9 655 307 Personen, im Verkehre mit Deutschland, Belgien, Frankreich und der Schweiz 2 055 261 Personen, im Durchgangs-Verkehre 47 524 Personen befördert.

Nach der Zahl der zu- und abgegangenen Personen ordnen sich die Stationen wie folgt:

Strassburg	mit	2 125 012
Mülhausen	»	1 692 432
Metz	»	1 224 584

Colmar, Luxemburg, Saargemünd, Diedenhofen, Schlettstadt, Novéant, Zabern, Hagenau, Basel, Altmünsterol, Weissenburg, D. Avricourt, Habsheim, Zillisheim, Rixheim, Devant-les-Ponts mit über 200 000 Personen.

Besondere Erwähnung verdient als spezifisch süddeutsche Verkehrs-Einrichtung die seit dem 1. Oktober 1883 in Elsass-Lothringen und Luxemburg eingeführte Expressgutbeförderung, umsomehr, als dieser Verkehrszweig an Bedeutung gewinnt und in mancher Hinsicht der Postpacketbeförderung wirksame Konkurrenz bietet. Als Expressgut werden solche Güter abgefertigt, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, aber nicht als Reisegepäck zur Aufgabe gelangen. Die Abfertigung geschieht auf Beförderungsschein. Als Expressgut werden angesehen alle bei Gepäckabfertigungsstellen zur Beförderung aufgegebenen Gegenstände, sofern sie nicht

1. unter die in § 50 der «Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands» verzeichneten Gegenstände fallen (d. h. solche, die dem Postzwange unterworfen sind, oder solche, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist, alle der Selbstentzündung, Explosion unterworfenen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, ferner Gold, Silber, Geld, Edelsteine, Gemälde u. dgl. m.)
2. einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen,
3. ein Gewicht von 100 kg. übersteigen,
4. wegen des dafür nötigen Raumes, oder weil die

Verladung besonders schwierig erscheint, zur Beiladung im Gepäckwagen nach bahnseitigem Ermessen ungeeignet sind.

Die Beförderung des Expressgutes geschieht mit allen Personenzügen, während die Postpacketbeförderung auf bestimmte Züge beschränkt ist. Hierin liegt ein nicht zu unterschätzender Vortheil der Expressgut-Abfertigung, da auf diese Weise die Ankunftszeit des Gutes vom Versender genau vorher berechnet werden kann. Die Fracht beträgt für 5 kg. und 1 km 0,25 Pfg. (Minimaltaxe 0,30 M. Aufrundung von 5 zu 5 kg). Expressgut stellt sich namentlich dann billiger als Postgut, wenn es sich um geringe Entfernungen und grössere Gewichtsmengen handelt; z. B. kosten 50 kg Expressgut für 50 km. 1,30 M., Postgut dagegen 2,25 M.

Dem Expressgut-Verkehr sind nach und nach die badische, pfälzische, hessische Ludwigs-, Main-Neckar-, württembergische und bayerische Bahn beigetreten.

Die Gesamt-Einnahme aus dem Güter-Verkehre betrug für 1883/84 32 254 657 M.

Davon entfallen auf	Eil- und Expressgut	948 467	M.
» » »	Stückgut	3 556 969	»
» » »	Wagenladung Klasse A, 1.	1 093 171	»
» » »	« « B.	1 746 983	»
» » »	Spezialtarif A, 2.	1 190 764	»
» » »	« I.	2 183 273	»
» » »	« II.	1 416 980	»
» » »	Ausnahme-Tarif für Holz	1 093 311	»
» » »	Spezialtarif III.	3 314 685	»
» » »	Roheisen, Erze, Steine, Ausnahme-Tarif II.	3 434 757	»
» » »	Steinkohlen und Koks	10600 813	»
» » »	Vieh	641 188	»

u. a. m.

Im Ganzen wurden 843 953 994 Tonnen-Kilometer zurückgelegt. Im Jahre 1872 betrugen dieselben etwa 370 Millionen, ergiebt eine Vermehrung auf mehr als das Doppelte. Die Einnahme aus dem Güter-Verkehre war in derselben Zeit von 15 $^1/_2$ Millionen auf 32 Millionen Mark gestiegen, die Zahl der beförderten Personen von 8 $^1/_2$ Millionen auf etwa 12 Millionen, die Einnahme aus dem Personen-Verkehre von etwa 7 Millionen auf 10 Millionen Mark.

Die etatsmässigen Einnahmen des Betriebsjahres 1883-84 betrugen	45 899 511,91 M.
Die Gesamt-Ausgaben	29 392 224,87 »
Ergiebt einen Einnahme-Ueberschuss von	16 507 287,04 »
Davon entfallen auf die Reichsbahn	15 741 641,38 M.
» » Wilh.-Luxemburg-Bahn	765 645,66 M.

Das Anlagekapital verzinste sich mit 3,57%, das volle, und 4,45% das reduzirte.

Der Einnahme-Ueberschuss war seit dem Jahre 1874 von 4 704 855 M. auf 16 507 287 im Jahre 1883/84 gestiegen.

Die höchsten Verzinsungsziffern hatten die Strecken Diedenhofen-Teterchen mit 11,4%, Basel-Strassburg mit 8,1%, Metz-Stieringen, Metz-Novéant, Metz-Gross Hettingen mit 6,6%, Teterchen-Bous-Völklingen mit 5,3%; Rieding-Remilly mit 5% aufzuweisen.

Konkurrenzen, Arlbergbahn, Kanäle.

Die Verkehrs-Verhältnisse des Jahres 1884/85 hatten unter verschiedenen ungünstigen Einflüssen zu leiden gehabt. Hierzu gehört vor allem die im Jahre 1884 erfolgte Eröffnung der Arlbergbahn, welche die aus Oesterreich-Ungarn herrührenden Getreide- und Viehtransporte von dem alten Wege über Stuttgart-Strassburg-Avricourt-Paris ablenkte und so gewissermassen alte, seit Jahrhunderten sanktionirte Verkehrs-Interessen verrückte. Ein ferneres ungünstiges Moment war die in Süd-Frankreich ausgebrochene Cholera-Epidemie, welche den Verkehr mit den französischen und schliesslich auch mit den italienischen Bahnen hemmte.

Bedeutende Einnahme-Ausfälle brachte das Jahr 1885-86. Dieselben hatten verschiedene Ursachen, unter denen die Konkurrenz ganz besonders scharf hervortritt. Der Rückgang der Getreidetransporte war auf die durch das Zollgesetz vom 20. Februar 1885 eingeführte Zollerhöhung zurückzuführen, welche die grossen Handelshäuser veranlasst hatte, rechtzeitig bedeutende Getreidemengen aus Amerika zu beziehen und ihre Lager damit anzufüllen. Eine im Lande stattgehabte ausnahmsweise reiche Ernte verminderte die Nachfrage nach auslän-

dischem Getreide. Die grossen Getreidehäuser in Mannheim hatten ebenfalls bedeutende Sendungen von den belgischen und norddeutschen Häfen auf dem Wasserwege bezogen und dieselben alsdann durch die badische Bahn nach der Schweiz weitergesandt, wodurch der elsass-lothringische Durchfuhr-Verkehr Einbusse erlitt.

Für den Kohlen-Verkehr kamen zwei ungünstige Momente in Betracht: Erstens der Rückgang der Eisen-Industrie und des Hüttenbetriebes im nördlichen Frankreich, in Lothringen und Luxemburg, zweitens die Konkurrenz der Kanalschiffahrt. Seit einigen Jahren waren nämlich verschiedene Verbesserungen an den elsass-lothringischen Kanälen vorgenommen worden, welche eine Steigerung hauptsächlich des Steinkohlen-Verkehres auf dem Saarkohlen-Kanale und den anschliessenden Wasserstrassen zur Folge hatten. Der Gesamt-Verkehr auf den Kanälen und der Mosel war in den Jahren 1881—1885 von 1 116 378 auf 1 351 993 Tonnen gestiegen. Von diesen letzteren entfallen auf Brennstoffe (Steinkohlen) 724 355 t, auf Baumaterialien, Erdarten und Gesteine 365 666 t. Der durchschnittliche Frachtsatz für Steinkohlen pro Tonnenkilometer bewegte sich in den Jahren 1877 bis 1890 innerhalb der Grenzen von 1,51 bis 1,00 Pfg. Der Transportpreis nach dem Eisenbahn-Binnen-Gütertarif betrug etwa 2,6 Pfg.

Der Gesamt-Verkehr auf allen Wasserstrassen belief sich auf

118 060 398 Tonnenkilometer im Jahre 1881, auf
151 567 102 » » » 1885 und auf
172 631 608 » » » 1887.

Von diesen letzteren entfallen auf den

Saarkohlen-Kanal (76 km)	70 117 323 tkm
Rhein-Marne-Kanal (104 km)	58 778 150 »
Rhein-Rhone-Kanal (132 km)	38 170 165 »
Mosel (75 km)	280 227 »
Ill-Rhein-Kanal (2 km)	296 277 »
Verbindungskanal u. kanalisirte Ill (5 km)	1 778 985 »
Breusch-Kanal (20 km)	305 500 »
Colmarer Zweig-Kanal (13 km)	575 133 »
Hüninger Zweig-Kanal (28 km)	2 329 348 »

Diese Steigerung eines so gewaltigen Konkurrenz-Verkehres konnte natürlich nicht ohne erheblichen Einfluss auf die Eisenbahn bleiben und hatte in der That, wie

bereits bemerkt, eine beträchtliche Verminderung des Steinkohlentransportes auf letzterer zur Folge. Auch im Jahre 1885/86 trat die Arlbergbahn als scharfe Konkurrentin auf, indem sie die Holztransporte aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich in ihre Verkehrs-Route zog. Der Vieh-Verkehr hatte infolge des Durchfuhrverbotes für das deutsche Reichsgebiet beträchtliche Einbusse erlitten.

Der Binnen-Güter-Tarif war in den Jahren 1881, 1883 und 1889 verschiedenen Aenderungen unterworfen gewesen. Mit dem Jahre 1887/88 erfolgte die Einführung einer ermässigten, sogenannten 2. Stückgutklasse, in welche Artikel von hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung, welche beim Eintritt der deutschen Tarif-Reform verteuert worden waren, aufgenommen wurden.

Dem Lokal-Güter-Tarife lagen nunmehr folgende Fracht-Einheitssätze pro Tonne und 1 km zu Grunde:

Eilgut	= 22 Pfg.	+ 200 Pfg. Expeditions-Gebühr (bei 10 km)	bzw. 400 Pfg. (bei über 100 km).	
Stückgut	= 11 Pfg.	+ 100 Pfg.	bzw. 200 Pfg.	E.-G.
» II	= 8 »	+ 100 »	» 200 »	»
Wagenladg A,1 (5000 kg)	= 6,7	+ 100 »	» 200 »	»
» B (10000 kg)	= 6	+ 80 »	» 120 »	»
Spezialtarif A,2	= 5	+ 80 »	» 120 »	»
» I	= 4,5	+ 80 »	» 120 »	»
» II	= 3,5	+ 80 »	» 120 »	»
» III	= 2,6 bzw. 2,2	+ 80 »	» 120 »	»
Ausnahme-Tarif I für Holz	= 3	+ 80 »	» 120 »	»
Ausnahme-Tarif II für Steinkohlen, Eisenerze und Roheisen, Koks	= 2,6	+ 80 »	» 90 »	»
Ausnahme-Tarif III Metallurgische Erzeugnisse der Spezialtarife I u. II	A = 4,5 bzw. 4,0 B = 3,5 » 3,0	je nach Entferng + 80 Pfg. E.-G. v. 1—25 km, 100 Pfg. v. 26 bis 100 km u. 120 v. über 100 km.		
Ausnahme-Tarif IV Steine des Spezialtarifs III	= 2,6	+ 60 Pfg. Exped.-Gebühr.		

Direkte Verkehre bestanden mit deutschen, österrei-

chischen, ungarischen, schweizerischen Bahnen, mit der Prinz-Heinrichbahn, ferner mit Stationen der französischen, belgischen, holländischen, englischen, und italienischen Bahnen.

Eröffnung der Rheinschiffahrt Strassburg-Mannheim. Internationales Uebereinkommen, Handels-Verträge u. a. m.

Ein Ereignis aus der Verkehrs-Geschichte des Elsass, welches besondere Erwähnung verdient, ist die im Frühjahre 1892 erfolgte Eröffnung der seit langen Jahren brachgelegenen Rheinschiffahrt zwischen Mannheim und Strassburg. Am 16. Juni 1892 lief das erste Rheinschiff, ein Schraubendampfer der «Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft» in Köln, im Strassburger Hafenbecken ein. Von dem genannten Tage bis zum 10. November desselben Jahres brachten 28 grosse Rheinschiffe eine Gütermenge von 10 698 t nach Strassburg. Im Frühjahr 1893 wurde die «Strassburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft mit beschränkter Haftung» gegründet, welche den Güter-Verkehr auf dem Rheine zwischen Mannheim und Strassburg übernahm und zu diesem Zwecke mit der «Mannheimer Schleppschiffahrts- und der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft» in Verbindung trat. Im Jahre 1893 lieferte die Rheinschiffahrt trotz des ausnahmsweise ungünstigen Wasserstandes bedeutende Resultate. Es liefen in Strassburg 84 Schiffe mit zusammen 33 600 t ein. Rheinabwärts wurden 43 Schiffe mit 3384 t rückbefrachtet.

Die Rheinschiffahrt hat sowohl auf den Kanal-Verkehr, da sie eine direkte Verbindung mit den rheinischen und holländischen Häfen herstellte, als auch auf den Eisenbahn-Verkehr südlich von Strassburg günstig eingewirkt. Im Interesse des Hafen-Verkehrs von Strassburg wurden eisenbahnseitig Ermässigungen der Ueberführungs-Gebühren für die verschiedenen Vororte gewährt. Ausserdem wurde die Station Strassburg in sämtliche im südwestdeutsch-schweizerischen Verkehre bestehenden Ausnahmetarife für Steinkohlen, sowie Eisen und Stahl einbezogen. Am 1. September 1894 erfolgte die Einführung eines Ausnahmetarifes für Sendungen von Getreide, Hülsefrüchten, Malz u. dgl. m. von Strassburg nach Basel und

den vorgelegenen Stationen im Binnen-Verkehre, sowie eines Ausnahmetarifes für Getreide im Durchgangs-Verkehre, soweit die betreffenden Sendungen von einem belgischen oder holländischen Hafen nach Strassburg verfrachtet und von da auf der Eisenbahn nach Basel u. s. w. befördert wurden.

War das Jahr 1892 durch die Eröffnung der Rheinschiffahrt für das Elsass, besonders die Stadt Strassburg von Wichtigkeit, so bedeutete dasselbe im Verkehre der Eisenbahnen des kontinentalen Europa einen überaus wichtigen Wendepunkt durch die Einführung des «Internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahn-Fracht-Verkehr.» Die erste Anregung zu diesem bedeutungsvollen Werke ging bekanntlich aus der Schweiz im Jahre 1874 hervor. Nach verschiedenen, zwischen den Bevollmächtigten der einzelnen Staaten und der Schweiz in Bern stattgehabten Konferenzen (1878, 1881 und 1886) gelangte das «Internationale Uebereinkommen» am 14. Oktober 1890 in der Schluss-Konferenz zum Abschlusse, wurde am 30. September 1892 von allen betheiligten Staaten genehmigt und erlangte mit dem 1. Januar 1893 seine Gültigkeit. Der Geltungsbereich erstreckt sich auf Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, Belgien, die Niederlande, Luxemburg, die Schweiz und Russland. Der grosse Wert des «Internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahn-Fracht-Verkehr» besteht darin, eine einheitliche Regelung der rechtlichen Beziehungen der Eisenbahn-Verwaltungen untereinander und des Publikums zu den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen in allen Angelegenheiten der Beförderung von Gütern herbeigeführt zu haben. Bekanntlich gebührt Deutschland der Vorzug, in dem «Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands» die beste und mit geringen Modifikationen zur Norm erhobene Grundlage geliefert zu haben.

Gleichzeitig mit dem Internationalen Uebereinkommen gelangte auf den deutschen Bahnen die an Stelle des früheren Betriebs-Reglements getretene «Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands» zur Einführung, welche das rechtliche Verhältnis des Publikums zur Eisenbahn in allen Angelegenheiten des Transport-Geschäftes regelt und sich auf das deutsche Handelsgesetzbuch vom Jahre 1869 stützt. Dieses handelt in den Artikeln 422 bis 431 speziell vom Eisenbahn-Fracht-Geschäfte.

Die handelspolitischen Beziehungen Deutschlands zu

den übrigen Staaten Europas wurden für 12 Jahre durch die im Jahre 1892 abgeschlossenen Handelsverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien, Belgien und der Schweiz geregelt. Diesen schlossen sich im Jahre 1893 weitere Verträge mit Spanien, Rumänien und Serbien und im Jahre 1894 derjenige mit Russland an. An dem Zustandekommen derselben war die gesamte deutsche Geschäftswelt, auch des Elsass, lebhaft betheiligt. Das weitaus grösste Interesse jedoch beanspruchte der Handelsvertrag mit Russland, welcher zur Entlastung des inländischen Marktes beitrug.

Die z. Z. auf den Reichsbahnen gültigen Tarife sind auf der Verkehrs-Ordnung und, soweit es sich um den Verkehr mit dem Auslande handelt, auf dem Internationalen Uebereinkommen errichtet; und zwar kommen folgende Tarife in Betracht:

1. Der deutsche Eisenbahn-Güter-Tarif, Theil I. (Verkehrs-Ordnung) gültig für den Verkehr zwischen sämtlichen Eisenbahnen Deutschlands,

2. Der allgemeine Eisenbahn-Güter-Tarif, Theil I, für den deutsch-luxemburgischen Güter-Verkehr (Internationales Uebereinkommen),

3. der Eisenbahn-Güter-Tarif, Theil II, für den Binnen-Verkehr (Verkehrs-Ordnung),

4. der deutsche Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen, Theil I, (Verkehrs-Ordnung) Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands,

5. der allgemeine Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen, Theil I, im Verkehr mit dem Grossherzogtum Luxemburg (Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bzw. Internationales Uebereinkommen),

6. der Eisenbahn-Tarif u. s. w. wie vor, Theil II für den Binnen-Verkehr (Verkehrs-Ordnung),

7. der deutsche Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, Theil I (Verkehrs-Ordnung) zwischen den Eisenbahnen Deutschlands,

8. desgl. Theil II, im Binnen-Verkehre der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn (Verkehrs-Ordnung),

9. der Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von Expressgut im Binnen-Verkehre,

10. der Militär-Eisenbahn-Tarif,

11. u. 12. Ferner bestehen 2 besondere Tarife über die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern u. s. w. auf den Schmalspurbahnen Colmar-Markolsheim und Lützelburg-Pfalzburg,

13. Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Reichsbahnen, Hauptbahn, sowie der Schmalspurbahn Colmar-Markolsheim einerseits und den Stationen der Strassburger Strassenbahn bis Markolsheim andererseits.

Die Bildung von direkten Tarifen mit ausländischen Bahnen erfolgt in der Regel derart, dass jede Bahn ihre Schnittsätze (Binnensätze bis zur Grenze) an die der anderen anstösst. Besondere Tarifermässigungen erfolgen entweder auf Grund von Vereinbarungen oder aber in der Weise, dass diejenige Bahn, in deren Interesse eine solche liegt, dieselbe allein trägt. Transit-Tarife bestehen für Sendungen, welche über die Häfen ein- und ausgeführt werden u. s. w.

Eine charakteristische Erscheinung der neuesten Zeit bilden die sogen. «Gemeinschaftsbetriebe». Seitdem nämlich die Eisenbahn-Unternehmungen sich mehr und mehr gefestigt haben, ist im Allgemeinen die Tendenz vorherrschend geworden, auf möglichste Vermeidung des Konkurrenzbetriebes von Parallel- u. dgl. Bahnen durch Gemeinschafts-Vereinbarungen hinzuwirken, welche entweder den Zweck verfolgen, die Tarife der in Betracht kommenden Bahnen auf gleicher Höhe zu halten oder Gewinn-Antheile auszugleichen. Aehnliche Einrichtungen bestehen für die Reichsbahnstrecke belgische Grenze-Luxemburg-Metz-Strassburg-Basel im Wettbewerbe mit den Parallelbahnen in Frankreich und Baden.

Abgesehen von geringen Schwankungen, welche auf vorübergehende Einflüsse, ungünstige Witterung, schlechten Ernteausfall, Geschäftsstörungen der verschiedensten Art, zurückzuführen sind, nahm der Verkehr auf den Reichs-Eisenbahnen von Jahr zu Jahr grösseren Umfang an. Der Personen-Verkehr wurde für kurze Zeit durch den, infolge der politischen Verhältnisse an der französischen Grenze verhängten Passzwang ungünstig beeinflusst. Eine ganz bedeutende Steigerung des Verkehres hatte das Jahr 1895/96 durch die Gewerbe-Ausstellung zu Strassburg, die Schlachten-Gedenkfeiern und durch die allgemein günstige Lage der Industrie von Elsass-Lothringen und Luxemburg zu verzeichnen. Die Gesamt-Einnahme im Personen-Verkehre stieg gegen das Vorjahr von 13499926 M.

auf 15 408 919 M. oder um 14,1 %, die Einnahmen des Güter-Verkehres von 44 998 765 M. auf 48 666 848 M. oder 8,2 %. Von dieser Gesamteinnahme des Güter-Verkehres entfallen:

auf	Expressgut	=	177 383	M.
»	Eilgut	=	1 258 601	»
»	Stückgut	=	4 621 619	»
»	Allgemeine Wagenladgskl. A, 1. u. B.	=	3 809 110	»
»	Spezialtarif A, 2. I, II, IIIᵃ u. IIIᵇ	=	14 206 778	»
»	Steinkohlen, Koks	=	15 365 074	»
»	Roheisen u. Eisenerze nach Ausnahmetarifen	=	4 820 891	»
»	Steine nach Ausnahme-Tarif	=	243 620	»
»	Holz nach Ausnahme-Tarif	=	1 203 317	»

Die Einnahme aus dem Binnen-Verkehre betrug 12499702 M.
» » » » direkten » » 27067379 »
» » » » Durchgangs-» » 9099767 »

Dem z. Zt. gültigen Tarife für Personen- und Gepäckbeförderung im Binnen-Verkehre der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn liegen folgende Einheitssätze zugrunde:

Einfacher Fahrpreis

Personenzug = 8,0 Pfg. (in minimo = 0,30 M.) I. Klasse.
» = 5,3 » » » = 0,20 » II. »
» = 3,4 » » » = 0,10 » III. »

Für Schnellzug wird ein Zuschlag von 1,1 Pfg. pro Person und km zu vorstehenden Preisen erhoben. Minimalsätze für Schnellzug sind I. Klasse = 0,40 M., II. Klasse = 0,30 M., III. Klasse = 0,20 M. Für Hin- und Rückfahrt, gültig 10 Tage, wird eine Ermässigung gewährt, und zwar derart, dass bei Personenzügen a. Für Hin- und Rückfahrt in I. Klasse eine Personenzugsfahrkarte I. und eine III. Klasse. b. Für Hin- und Rückfahrt in II. Klasse eine Personenzugsfahrkarte I. Kl. c. Für Hin- und Rücfifahrt in III. Klasse eine Personenfahrkarte

II. Klasse, bei Schnellzügen a. Für Hin- und Rückfahrt in I. Klasse eine Personenzugsfahrkarte I. und eine solche II. Klasse b. Für Hin- und Rückfahrt in II, Klasse eine Schnellzugsfahrkarte I. Klasse. c. Für Hin- und Rückfahrt in III. Klasse eine Schnellzugsfahrkarte II. Klasse mit dem Rückfahrtstempel versehen, verausgabt wird.

Rundreisekarten:	I. Klasse	5,7 Pfg.	(pro Person und km)
»	II. «	4,0 »	» » » »
»	III. «	2,65 »	» » » »

Kinder unter 4 Jahren fahren unentgeltlich in Begleitung ihrer Eltern; solche über 4 bis zu 10 Jahren zahlen die Hälfte des gewöhnlichen Fahrpreises.

Besondere Fahrpreis-Ermässigungen:

1. Allgemeine Zeitkarten werden auf die Dauer von einem bis zu zwölf Monaten ausgefertigt und berechtigen zur beliebigen Fahrt auf der betr. Bahnstrecke in allen fahrplanmässigen Zügen, welche die betr. Wagenklasse führen. Es werden berechnet:

Für Zeitkarten auf 1 Monat 30 einfache Fahrten
» » » 2 » 50 » »

für jeden weiteren Monat 15 einfache Fahrten. Für Entfernungen von mehr als 10 km sind die so gefundenen Preise um soviel Prozent (bis höchstens 50 %) zu ermässigen, als die Kilometerzahl über 10 beträgt.

2. Schülerzeitkarten (für Schüler und Schülerinnen aller Arten von Schulen, mit Ausnahme von akademischen Anstalten, Universitäten, Hochschulen, Konservatorien u. dgl. m.) werden auf die Dauer von einem bis zu 6 Monaten verausgabt. Sie gelten für eine bestimmte Bahnstrecke, entweder für einmalige Hin- und Rückfahrt täglich oder nur zu einer einmaligen Fahrt in einer Richtung, mit Ausnahme von Sonn- und gesetzlichen Feiertagen.

Der Einheitssatz beträgt in der II. Klasse 0,75 Pfg.
» » » » » III. » 0,55 »
pro Kopf und km.

(I. Klasse wird nicht verausgabt.) Die Schülerzeitkarten berechtigen zur Fahrt in allen fahrplanmässigen Zügen (auch Schnellzügen). Schüler unter 10 Jahren geniessen keine weitere Vergünstigung.

3. Arbeiterzeitkarten, nur für III. Klasse und Personenzüge gültig, Preis pro Kopf und km 0,75 Pfg. Sie werden für die Dauer eines Monates verausgabt, und zwar zur einmaligen Hin- und Rückfahrt täglich bezw. zur einfachen Fahrt täglich, mit Ausnahme von Sonn- und gesetzlichen Feiertagen.

4. Arbeiter Rückfahrkarten für Personen, die ausserhalb ihres Wohnortes in Arbeit stehen, mit dem Einheitssatze von 1,7 Pfg., (3,4 Pfg. für Hin- und Rückfahrt) pro km. Sie berechtigen entweder zur Fahrt vom Wohnorte nach dem Arbeitsorte am Tage nach einem Sonn- oder Feiertage und zur Rückfahrt nach dem Wohnorte am Tage vor dem nächstfolgenden Sonn- oder Feiertage, oder ferner zur Fahrt vom Arbeitsorte nach dem Wohnorte am Tage vor und zur Rückfahrt am Tage nach einem Sonn- oder Feiertage (oder mehreren hintereinander liegenden Feiertagen.)

5. Gesellschaftsfahrten. Gemeinschaftliche Reisen von mindestens 30 Personen berechtigen zu einer Ermässigung von 50% auf den Preis der einfachen Fahrt, bei Hin- und Rückfahrt zur Zahlung des Preises der einfachen Fahrt.

Unbemittelte deutsche Staatsangehörige, welche von den deutschen Hülfsvereinen in der Schweiz empfohlen sind, werden auf der Rückkehr nach der Heimat auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in 3. Klasse zum halben tarifmässigen Fahrpreise befördert; dasselbe gilt für die von den schweizerischen Hülfsvereinen in Elsass-Lothringen empfohlenen, nach der Schweiz zurückkehrenden, unbemittelten schweizerischen Staatsangehörigen auf der Fahrt bis Basel. Ebenso unbemittelte Kranke und Geisteskranke, sowie das sie begleitende Personal, bei seitens der Behörden angeordneten Transporten.

Militärpersonen bezahlen auf allen deutschen Bahnen 1,5 Pfg. pro km.

Die Beförderung der luxemburgischen Gendarmen und Freiwilligen-Corps auf den Luxemburg-Bahnen geschieht auf sogenannte Blanko-Offizierskarten zum halben Fahrpreise.

Die Mannschaften vom Wachtmeister bezw. Feldwebel abwärts zahlen jedoch 1,5 Pfg. pro km.

Der Beförderungspreis für einen Hund beträgt 1,5 Pfg. pro km.

Der Einheitssatz für Reisegepäck-Beförderung beträgt 0, 424 Pfg. für je 10 kg und 1 km.

Die Reichseisenbahnen stehen mit den deutschen und folgenden ausländischen Bahnen in direktem Verkehre:

Oesterreich-ungarischen, rumänischen, schweizerischen, belgischen, niederländischen und italienischen Bahnen, luxemburgischer Prinz-Heinrich-Bahn, ferner mit Stationen französischer, englischer und russischer Bahnen sowie Hafenplätzen der Levante und des Schwarzen Meeres über Hamburg seewärts.

Was die Wichtigkeit der einzelnen Verkehre anbelangt, so kommt in erster Linie der Binnen-Verkehr mit einer Einnahme aus dem Gütertransporte von 12 499 702 M., ferner der südwestdeutsche Verbands-Verkehr mit 7 758 133 M., der belgisch- und englisch-belgisch-südwestdeutsche Verkehr mit 5 710 100 M., der rheinisch-westfälisch-südwestdeutsche Güter-Verkehr mit 5 479 217 M., der Kohlen-Verkehr aus den Saarkohlengruben mit 2420975 M., der Erzverkehr mit der französischen Ostbahn, Nordbahn und der elsass-lothringisch-französische Verkehr mit 1 229 560 M., der süddeutsche Verbands-Verkehr mit 1 135 359 M., der mitteldeutsche Verbands-Verkehr mit 892 171 M. u. s. w. (Stand von 1895/96.)

Die Durchgangs-Verkehre, an welchen die Reichsbahn mit der grössten Einnahme betheiligt ist, sind der Saarkohlen-Verkehr nach der Schweiz, der deutsch- bzw. englisch-belgisch-holländisch-italienische Güter-Verkehr, der Durchgangs-Verkehr mit der Prinz-Heinrichbahn, der österreich-ungarisch-französische Güter-Verkehr und der der Schweiz mit der französischen Ostbahn, der Saarkohlen-Verkehr mit Baden, der südwestdeutsch- und norddeutsch-schweizerische Güter-Verkehr.

Elsass-Lothringen empfängt durch die Eisenbahn aus Süddeutschland hauptsächlich Bier, Mehl und Salz; vom Schwarzwald Holz, aus der Pfalz Wein und Steine, aus dem Saar-Revier Kohlen; aus der Rheinprovinz Braunkohlen und von Mannheim und Bremen Baumwolle, Zement, Getreide, Oel, Petroleum und Stärke. Belgien (einschliesslich überseeischer Verkehr) versendet nach Elsass-Lothringen hauptsächlich Steinkohlen, Wolle, Eisenerze, Getreide, Mais, Kalk, Petroleum, Dünger, Hafer und Gerste, Jute, Kartoffeln und empfängt von

hier Eisen, Holz, Glas, Soda, Salz. Die Handelsprodukte, welche das Reichsland mit Frankreich austauscht, sind im Versand Bier, Holz, Steine, Kohlen, Glas, im Empfang Borke und Lohe, Erde, Wein, Kalk und Mehl. Die Schweiz, welche fast ausschliesslich die Naturschönheiten ihrer Berge und Seen als Aequivalent für die notwendigsten materiellen Lebensgüter zu bieten vermag, empfängt von Elsass-Lothringen Kohlen, Eisen, Petroleum, Thonwaaren, Dünger. Italien sendet Wein und Obst, Ungarn: Getreide, Holland: Holz und Torf. Nach dem Saar-Revier gehen aus Lothringen Eisenerze und Getreide, nach Baden und Bayern aus dem Elsass Dampfkessel, Erde, Garn, Gerste, Holz, Hopfen, Petroleum, Steine, Wein, Borke und Lohe.

Die im Binnen-Verkehre hauptsächlich in Betracht kommenden Transporte sind Wein, Bier, Malz, Getreide, Mehl, Salpetersäure, Salz, Schwefelsäure, Steine, Petroleum, Holz, Kalk, Baumwolle, Wolle, Eisen und Dünger. Von Elsass nach Lothringen gehen: Wein, Bier, Erde und Kies, Holz, Mehl, Petroleum, Steine, Vieh; von Lothringen nach dem Elsass: Roheisen, bearbeitetes Eisen, Eisenschienen, Steinkohlen, Steine, Holz, Thonwaaren, Düngermittel, Soda, Salz, Obst, Weizen, Hafer, Glas und Vieh. Nach Luxemburg versendet das Reichsland: Eisen, Eisenerz, Erde, Steine.

Statistisches.

Die Betriebslänge nach dem Jahresdurchschnitt für 1895/96 betrug 1742,52 km vollspurige und 27,98 km schmalspurige Bahnen. Das gesamte Anlage-Kapital belief sich auf 539 319 869 M. bzw. 445 436 125 M. (das gekürzte Kapital). Es wurden 19 165 920 Personen, 16 064 941 t Gesamt-Frachtgewicht, etwa 40 000 Pferde, 741 359 Stück sonstiges Vieh, 37 965 Achsen Kleinvieh, 1730 Fahrzeuge, 330 076 Lokomotivkilometer Baugut in Arbeitszügen, 389 Leichen befördert und im Ganzen einschliesslich aller Nebenerträge, sowie der etatsmässigen Einnahmen aus Veräusserungen, für Ueberlassung von Bahnanlagen, Betriebsmitteln und Beamten an andere Verwaltungen u. s. w. 68545 988,02 M. d. h. pro km 38 602,65 M. eingenommen. Jede Person hat durchschnittlich 24,19 km, jede Tonne Gut 83,86 km durchfahren.

Die Gesamt-Ausgaben betrugen 43 201 820,72 M. d. h.

pro km. 24400,92 M. Hieraus ergiebt sich ein Einnahme-Ueberschuss von 25310708,87 M. d. h, 14295,79 M. pro km. Das Anlage-Kapital hat sich mit 4,65 % bezw. 5,62 % (das gekürzte) verzinst. Von den Ausgaben entfallen 8,79 % auf allgemeine Verwaltung, 34,05 % auf Bahnverwaltung, 57,16 % auf Transportverwaltung.

Die Gesamtzahl der Züge auf der Reichsbahn im Jahre 1895/96 betrug 307 648 auf Haupt-, 101 948 auf Neben- und 12 470 auf Schmalspurbahnen, zusammen 422066 Züge. Hierzu kommen 4278 Arbeitszüge im Interesse von Bau- und Betriebsfonds. Diese Züge leisteten täglich 41243 Zugkilometer, d. h. etwa 26mal wurde die ganze Länge des Reichsbahnnetzes täglich durchfahren.

Auf den Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betrug die Anzahl der Züge 103 616, der täglich zurückgelegten Zugkilometer 5357; die ganze Länge des Netzes wurde daher etwa 31-mal täglich durchfahren.

Der Wagenpark der Reichsbahnen setzte sich aus 1175 Personen-, 463 Gepäck-, 2601 bedeckten und 14 666 offenen Güterwagen zusammen. Unter diesen befinden sich 131 Wagen leichterer Bauart für Nebenbahnen und 26 leichte Gepäckwagen zu demselben Zwecke. Für Schmalspurbahnen waren 15 Personen-, 3 Post- und Gepäck-, 11 bedeckte und 49 offene Güterwagen vorhanden. Die eigenen Wagen legten auf den Reichsbahnen 146 309 715 Achskilometer, fremde Wagen 451 221 806 Achskilometer, die eigenen Wagen dagegen auf fremden Bahnen 309 346 470 Achskilometer zurück.

Sobald die Wagen der Reichsbahn auf fremde Bahnen und fremde Wagen auf erstere übergehen, finden die Bestimmungen der entsprechenden Wagenübereinkommen Anwendung und zwar:

1. Im Verkehre mit den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen das deutsche Vereins-Wagenübereinkommen;

2. im Verkehre mit den dem Staatsbahn-Wagen-Verbande angehörenden Bahnen das Staatsbahn-Wagenübereinkommen;

3. im Verkehre mit der französischen Ostbahn die mit derselben abgeschlossene Konvention vom 1. September 1880;

4. im Verkehre mit den Schweizer-Bahnen das deutsche Vereins-Wagenübereinkommen;

5. im Verkehre mit den italienischen Bahnen das deutsch-italienische Wagen-Regulativ;

6. im Verkehre mit der belgischen Staatsbahn und den übrigen, dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nicht angehörenden belgischen Bahnen, das Internationale Uebereinkommen.

Besondere Bestimmungen regeln den Uebergang zwischen den Schmalspur-Bahnen Colmar-Markolsheim, Colmar-Schnierlach und der Strassburger Strassenbahn.

Es waren 593 Lokomotiven, darunter 134 Personenzug-, 41 Gemischtezug- und 285 Güterzug-, ferner 125 Tender-Lokomotiven für Vollspur- und 8 für Schmalspur-Bahnen vorhanden.

Das gesamte Anlage-Kapital für die Beschaffung von Betriebsmitteln betrug Ende 1895/96 = 75 203 749 M.

Eine Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1873 mit denjenigen des Jahres 1895/96 ergiebt folgende interessanten Resultate:

Im Jahre 1873 betrug der Einnahme-Ueberschuss 2 194 405 M., d. h. 1533 M. auf 1 km oder 0,19 auf ein Lokomotiv-Nutzkilometer und 0,01 M. auf ein Wagenachskilometer, die Verzinsnng des Anlage-Kapitals 0,70 % bzw. 0,99 %. Im Jahre 1895/96 stellte sich der Einnahme-Ueberschuss auf 25 344 167 M., d. h. 14 315 M. auf 1 km oder 1,43 M. auf ein Lokomotiv-Nutzkilometer und 0,04 M. auf ein Wagenachskilometer, die Verzinsung des Anlage-Kapitals betrug 4,65 % bzw. 5,62 %.

Es erübrigt noch, einen Blick auf die einzelnen Strecken zu werfen, welche bezüglich ihrer Verkehrs-Ergebnisse charakteristisch sind. Den höchsten Ertrag lieferte in dem Betriebsjahre 1895/96 die Strecke Basel-Strassburg mit Abzweigung nach Königshofen, Lutterbach-Mülhausen-Kanalhafen und St. Ludwig-Hüningen mit einem Einnahme-Ueberschuss von 54 348 M. pro km. Die grosse Wichtigkeit der Strecke Basel-Strassburg besteht vor allen Dingen darin, dass dieselbe ein Hauptverbindungsglied der durchgehenden Routen über Metz-Luxemburg, über Weissenburg, Lauterburg, Avricourt und Basel bildet und so den direkten und durchgehenden Verkehr zwischen den südwest- und norddeutschen, den belgischen und holländischen, englischen und französischen Bahnen einerseits und den schweizerischen und italienischen Bahnen andererseits vermittelt. Sie stellt ferner für den Binnen-Verkehr einen Hauptverkehrsstrom dar, der die

grossen Städte des Landes verbindet, und in welchen eine Menge von wichtigen Bahnen aus den industriereichen Vogesen-Thälern als Zufuhrstrassen einmünden. Das wesentlichste Verkehrs-Element der Strecke Strassburg-Basel bilden die Güter-Transporte.

Einen Einnahme-Ueberschuss von 48 601 M. pro km lieferte die Bahn von Hagendingen nach Gross-Moyeuvre, welche hauptsächlich dem Erzverkehre dient. An dritter Stelle folgte die Strecke Mommenheim-Saargemünd, deren Bedeutung in der Abkürzung des Weges von Strassburg nach Saargemünd und dem Saarkohlen-Gebiete besteht, alsdann die Düdelinger und Rümelinger Anschlussbahnen, welche ein Gebiet mit zahlreichen Eisenerzgruben, Hochöfen und anderen nennenswerten Fabrikwerken durchschneiden. Die genannten Bahnen dienen fast ausschliesslich dem Güter-Verkehre, welcher bezüglich der Einnahme den Personen-Verkehr um das dreissig- bis vierzigfache übersteigt. Sehr einträglich sind die Strecken Diedenhofen-Sierck, Diedenhofen-Fentsch, Hayingen-Algringen, Diedenhofen-Völklingen, Wadgassen-Bous und Courcelles-Teterchen. Dieselben dienen hauptsächlich dem Kohlen- und Erz-Verkehre und als Uebergangslinien nach Preussen und Frankreich. Die Station Diedenhofen steht mit einer Einnahme von über 7 Millionen M. pro Jahr an der ersten Stelle unter den elsass-lothringischen Eisenbahn-Stationen. Ueber dem Durchschnitte des auf der Gesamtlänge des Netzes erzielten Einnahme-Ueberschusses folgten alsdann die Strecken Strassburg-Kehl, Strassburg-Deutsch-Avricourt, Vendenheim-Weissenburg, Saarburg-Metz-luxemburgische Grenze, Metz-Novéant und Remilly-Stieringen. Mit einer Mehrausgabe wurden die Linien Altkirch-Pfirt und Colmar-Altbreisach betrieben. Besonders interessant sind dieselben, ebenso wie diejenigen von Walburg nach Wörth, von Merzweiler nach Walburg und Selz, von Colmar nach Markolsheim dadurch; dass die Einnahme aus dem Personen-Verkehre die aus dem Güter-Verkehre übersteigt, während im Allgemeinen das Verhältnis der ersteren zur letzteren 1 : 3 ist.

Was die allgemeinen Verhältnisse der Reichs-Eisenbahnen gegenüber den übrigen deutschen Bahnen anbelangt, so ist zunächst erwähnenswert, dass erstere bezüglich der Dichtigkeit des Netzes eine bevorzugte Stelle einnehmen. Nach den, vom Reichseisenbahnamt herausgegebenen, statistischen Mittheilungen für 1893/94 kamen

auf je 100 □km Bodenfläche in Elsass-Lothringen (14 509,46 □km insgesamt) 10,07 km Eisenbahnen, in Preussen durchschnittlich 7,50, in Bayern 7,68, in Baden 10,10 u. s. w. und in ganz Deutschland. Durchschnittlich 8,05 km. Eine grössere Dichtigkeit des Bahnnetzes wiesen die Rheinprovinz mit 12,68 km, das Grossherzogtum Hessen mit 12,03 km, das Königreich Sachsen mit 15,18 km pro □km Bodenfläche und einzelne Herzogtümer auf.

Im Personen-Verkehre wurden auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 8187 M. eingenommen, auf den Preussischen Staatsbahnen 9573 M., auf den Sächsischen Staatsbahnen 11474 M., auf den Badischen Staatsbahnen 10 429 M., auf der Main-Neckarbahn 30 731 M., auf allen übrigen Bahnen weniger als auf der Reichsbahn. Im Güter-Verkehre hatte in dem zum Vergleiche herangezogenen Betriebsjahre die Reichsbahn nach der Main-Neckarbahn die höchste kilometrische Einnahme mit 26 733 M. zu verzeichnen. Die durchschnittliche Einnahme pro km auf sämtlichen Eisenbahnen Deutschlands betrug 21 428 M. Hierbei fällt noch besonders ins Gewicht, dass die Einnahme pro Tonnenkilometer auf der Reichsbahn bedeutend geringer als auf jeder anderen der deutschen Bahnen war. Während die Betriebslänge der elsasslothringischen Linien etwa $^1/_{30}$ derjenigen von ganz Deutschland betrug, belief sich die Zahl der Tonnenkilometer auf 1 295 046 966 gegen 24 484 557 751 Tonnenkilometer auf sämtlichen deutschen Bahnen, d. h. $^1/_{19}$ der letzteren.

Bezüglich der Ausnützang der vorhandenen Sitzplätze standen die Reichsbahnen mit 21,20%, mit verschwindenden Ausnahmen, hinter den übrigen deutschen Bahnen zurück, nahmen bezüglich der Ausnützung der Güterwagenachsen die zweite Stelle (hinter der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn) ein. Abgesehen von der Main-Neckar-Bahn (mit 27 450 M.) hatten die Reichsbahnen mit 16 997 M. pro km den höchsten Einnahme-Ueberschuss erzielt. Das für die Reichsbahnen aufgewendete Anlagekapital war mit 340405 M. pro km das höchste gegenüber allen übrigen deutschen Bahnen. Die Anzahl der Beamten und Arbeiter betrug (1893/94) 16400, für welche 23 763 782 M. an Besoldungen verausgabt wurden.

Schlussbetrachtung.

Die wirtschaftlichen Kräfte v. Elsass-Lothringen u. Luxemburg. Günstige geographische Lage.

Aus den vorstehenden Angaben geht hervor, dass die Reichsbahnen bezüglich der Verkehrs-Verhältnisse und der Betriebs-Ergebnisse eine hervorragende Stelle unter den deutschen Eisenbahnen einnehmen. Die bewegenden Kräfte eines lebhaften Verkehres liegen vor Allem in dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis, welches durch die günstige wirtschaftliche Lage eines Landes, durch die Verschiedenartigkeit der Produktions- und Konsumtions-Verhältnisse in den einzelnen Theilen des betreffenden Verkehrsgebietes hervorgerufen wird. Begünstigt wird der Verkehr durch die vortheilhafte geographische Lage des Landes, welche die Beziehungen zu den anderen Ländern und somit die Verkehrsgelegenheit erleichtert. Auf den Güter-Verkehr wirkt die gute wirtschaftliche Lage noch indirekt ein, indem sie die materiellen und geistigen Bedürfnisse der Bewohner vermehrt und somit einen lebhafteren Austausch jeder Art von Verbrauchsgegenständen hervorruft, auf den Personen-Verkehr hinwieder durch Vermehrung der Reisen der Geschäftswelt nach den Absatzgebieten ihrer Waaren, sowie durch die Erhöhung der allgemeinen Reiselust, welche mit der leichteren Lebensführung steigt.

Wenn wir die angeführten Momente ins Auge fassen, so finden wir, dass dieselben in den Reichslanden Elsass-Lothringen und dem angrenzenden Grossherzogtum Luxemburg in hohem Masse vertreten sind. Was zunächst die wirtschaftlichen Verhältnisse anbelangt, so zählt Elsass-Lothringen zu den fruchtbarsten und gewerbethätigsten Ländern Europas. Der grösste Theil von Ober- und Unter-Elsass liegt in der überaus fruchtbaren Rheinebene, in welcher die meisten landwirtschaftlichen Produkte der gemässigten Zone gut gedeihen. Der Weinbau ist an manchen Stellen bedeutend und bringt vortreffliche Weine hervor, welche in den verschiedenen Theilen des Landes und auch in den angrenzenden Gebieten Deutschlands Absatz finden. Im Mittelalter, besonders im 16. Jahrhundert hatten die el-

sässischen Weine einen solchen Ruf, dass sie nach der Schweiz, nach Holland, England, Dänemark und Schweden verschickt wurden. Heute nimmt das Elsass im Weinbau die erste Stelle unter den deutschen Staaten ein. Der jährliche Ertrag wird auf etwa 1 Million Hektoliter, der Gesamtwert des mit Wein bebauten Landes in Elsass-Lothringen auf über 300 Millionen M. Anlage-Kapital geschätzt. Die Weinproduktion beträgt etwa die Hälfte derjenigen von ganz Deutschland. An Handelsgewächsen werden ferner Tabak, Hopfen, Getreide und Hanf gezogen. Weizen wird, da die Konsumtion die Produktion bedeutend (um etwa 2 000 000 Centner) übersteigt, in beträchtlichen Mengen eingeführt; Gerste, Roggen und Hafer meistens ausgeführt. Der grosse Reichtum des Landes an günstigen Wasserläufen fördert die Industrie, da sowohl der Rhein als auch die Ill eine Menge Triebwerke in Bewegung setzen. Die Nebenflüsse der Ill: Doller, Thur, Lauch, Fecht, Andlau und Breusch haben in den Vogesen viele industriereiche Thäler geschaffen, und werden daselbst zum Betriebe von Fabrikwerken jeder Art benützt.

Sehr hoch entwickelt ist die Textil-Industrie, welche nach der Gewerbezählung von 1882 über 71 000 Arbeiter beschäftigte, und die Maschinenfabrikation. Im Elsass befinden sich über 150 Webereien, annähernd ebensoviele Spinnereien, eine Menge von Färbereien, Druckereien, Bleichereien, Appretur-Anstalten, Zwirnereien, Mühlen, Tuch- und Lederfabriken, Bierbrauereien, Branntweinbrennereien, chemischen Fabriken, Gerbereien, Tabak- und Cigarrenfabriken, Steingut- und Thonwaarenfabriken, Maschinenfabriken, Giessereien, Kalkbrennereien u. a. m. Die Zahl der Webstühle betrug nach offiziellen Angaben für 1893/94 in den Kreisen Mülhausen, Thann und Altkirch zusammen 15 930, (56 Webereien) die Zahl der Spindeln 1 126 619 (in 43 Spinnereien) und 11 839 (in 7 Zwirnereien). In den Kreisen Colmar, Gebweiler und Rappoltsweiler waren zusammen 18 397 Webstühle (in 90 Webereien), 741 770 Spindeln (in 39 Spinnereien) und 4696 Spindeln (in einer Zwirnerei) thätig. Die vergleichenden Uebersichten des Verkehres in der allgemeinen Niederlage zu Mülhausen für 1894 weisen 1 016 153 kg rohe Baumwolle nach. Der zollamtliche Waaren-Verkehr in den Kreisen Mülhausen, Thann und Altkirch betrug 1894 = 2 178 447 kg rohe Baumwolle, 937 418 kg Baumwollengarn, 4 481 737 kg Roh-

eisen, 1 248 971 kg Halbfabrikate von Eisen und groben Eisenwaaren, 2 282 725 kg Wein und Most in Fässern. Eine Uebersicht über die im Jahre 1895 in den 3 vorgenannten Kreisen zur Veredelung ein- und wieder ausgegangener Waaren ergiebt als Ausfuhr für rohe Baumwollengewebe annähernd 2 Mill. kg, welche nach Oesterreich-Ungarn, nach der Schweiz, nach Frankreich, Belgien, England, Spanien und den Philippinen, nach Italien, den Vereinigten Staaten, Brasilien u. s. w. gingen. Die Einfuhr von roher Baumwolle im Ober-Elsass betrug im Jahre 1893 = 18 619 539 kg, von Steinkohlen etwa 33 000 000 kg, von Roheisen und Eisenerzen zusammen etwa 7 Millionen kg.

In Lothringen befinden sich Erzgruben, Eisenwerke, Sägewerke, Eisengiessereien, Mühlen, Werkzeug- u. a. Fabriken, Salinen, Ziegeleien, Hochöfen, Stahl- und Eisenwerke, Maschinenfabriken, Brauereien, Töpfereien, Gerbereien, Stein- und Gypsbrüche, Branntweinbrennereien, Hüttenwerke, Steinkohlengruben, Walzwerke, Holzschneidefabriken, Champagnerfabriken, Handschuhfabriken, Zementfabriken, Kalkbrennereien, Fayence-, Porzellan- und Glasfabriken, chemische Fabriken u. a. m. Das Grossherzogtum Luxemburg ist reich an Stahl- und Erzbergwerken, Hochöfen, Schlackenmühlen, Walzwerken, Eisenerzgruben, Mühlen, Branntweinbrennereien, Gerbereien, Bierbrauereien, Ziegelwerken und sonstigen Fabrikbetrieben der verschiedensten Art. Eine so reiche Industrie bedarf vor allen Dingen grosser Mengen von Kohlen und Rohmaterialen, deren Transport der Eisenbahn die grössten Einnahmen sichert.

Im Jahre 1895/96 wurden von der Station Algringen 746 086 t Eisenerz, von Diedenhofen 218 465 t Roheisen, 96 912 t fabrizirtes Eisen, von Gross-Moyeuvre 577 815 t Eisenerz, von Rombach 125213 t Roheisen, von Stieringen-Wendel 76 593 t fabrizirtes Eisen, von Ueckingen 96 000 t Roheisen versandt, während der Empfang von Diedenhofen 59 352 t Eisenerz, 49 472 t Steine, 288 878 t Kohlen, 643 127 t Kokes, der Versand von Kochern 804 138 t Kohlen u. s. w. nachweist.

In der Eisenerzeugung nimmt Elsass-Lothringen die zweite Stelle (nach Preussen) in Deutschland ein. Die Erzförderung betrug 1891 über 3 Millionen Tonnen im Werte von etwa 7 Millionen Mark. Kohlen finden sich im Kreise Forbach. In Klein-Rosseln und Spittel wurden im Jahre

1891 = 845 600 t im Werte von über 8 Millionen Mark produzirt. Die Salzausbeute beträgt etwa $^1/_{10}$ derjenigen vom ganzen deutschen Zollgebiete. In der Montan-Industrie wurden insgesamt im Jahre 1888 für 58 Millionen Mark erzeugt. Der Reichtum des Landes erhellt am besten aus dem bei den Reichsbankstellen in Strassburg, Metz und Mülhausen erzielten Geschäfts-Umsatz, welcher bei ersterer im Jahre 1891 etwa 1 Milliarde, bei der zweiten etwa 840 Millionen und bei der letzteren etwa 700 Millionen Mark betrug.

Bezüglich der Bevölkerungsdichtigkeit nimmt Elsass-Lothringen unter den 26 deutschen Staaten die elfte Stelle ein. Die Einwohnerzahl betrug 1 641 220 (1895), davon entfallen auf Unter-Elsass 638 402, Ober-Elsass 477 636, Lothringen 525 182. Die Bevölkerungszahl im Unter-Elsass war i. J. 1801 etwa 450 000, im Ober-Elsass etwa 300 000. Das bedeutende Anwachsen einiger Städte gegenüber der Landbevölkerung, eine Erscheinung, welche bekanntlich nicht zu geringem Theile der Herrschaft der Eisenbahnen zuzuschreiben ist, veranschaulichen folgende Zahlen: Mülhausen, diese eigentlich moderne Stadt, zählte zu Anfang dieses Jahrhunderts noch nicht 10000, 1890 annähernd 80 000 Einwohner (76 892). Der Ueberschuss der Einwanderung gegen die Auswanderung betrug von 1871 bis 1890 + 8981. Dieser Ziffer steht eine Verminderung der Bevölkerung von Mülhausen Land von 9537 im gleichen Zeitraume gegenüber.

Strassburgs Bevölkerung hat sich im Laufe dieses Jahrhunderts von 54 454 (i. J. 1808) auf 135 313 (1895) vermehrt. Die Einwanderung in Strassburg-Stadt überwog die Auswanderung von 1870—1890 um 17 057, in Strassburg Land betrug das Mehr der Auswanderung 7599 i. gl. Zeitr.

Eine der konservativsten Städte ist Metz, deren Bevölkerungszahl 1857 etwa 57 000 und 1890 etwa 60 000 betrug. Das Mehr der Auswanderung im Landkreise Metz war 8489 (1871—1890).

Von den übrigen Orten bieten noch folgende besonderes Interesse:

Colmar mit 13 396 Einw. i. J. 1801 und 30 399 i. J. 1890. Hagenau mit 11 196 Einw. i. J. 1851 und 17 050 i. J. 1895. Markirch mit 7724 Einw. i. J. 1851 und 11 870 i. J. 1890. Schiltigheim mit 2998 Einw. i. J. 1851 und 8596 i. J. 1895. Dornach mit 250 Einw. zu An-

fang d. Jahrh. und 2657 i. J. 1890. Saargemünd mit 6075 Einw. i. J. 1861 und 13076 i. J. 1890.

Ein Umstand darf hier nicht unerwähnt bleiben. Nach amtlichen Ermittelungen über den Stand der allgemeinen Bildung in Frankreich nahm das Unter-Elsass die erste Stelle ein. Auf 1000 junge Leute von 20 Jahren entfielen nur 15 Analphabeten, während in anderen französischen Departements die Zahl der Analphabeten unter den jungen Leuten mitunter 700 bis 800 pro Tausend betrug. Dieses Verhältnis wurde ein anderes nach dem Kriege, da der allgemeine Bildungsstand in Deutschland bekanntlich höher ist als in Frankreich. Im Uebrigen herrschte im Elsass, wie in allen Ländern von günstigen wirtschaftlichen Verhältnissen, von jeher ein sehr reges geistiges Leben. Und gerade dieses Gebiet ist es, auf welchem sich auch am klarsten der deutsche Geist der Bevölkerung wiederspiegelt. Gross ist die Schar der elsässisch-deutschen Dichter, die, mit den Worten L. Spachs zu reden, «unbekümmert um Lob oder Unterstützung der (französischen) Zentralbehörden, gleichgültig gegen akademische Pariserpalmen, den Gebrauch der Muttersprache für den Erguss der innigsten Gefühle, für den Ausdruck der schwungvollsten Gedanken treu festhielten». Im elsässischen Sängerwalde treffen wir einen Otfrit von Weissenburg, Gottfrit von Strassburg, Sebastian Brant, Thomas Murner, Fischart, Pfeffel, Stöber, Arnold, Gustav Mühl, Dürrbach, Daniel Hirtz, Hackenschmidt u. a. m.

Unter den elsässischen Geschichtsschreibern sind besonders Strobel, Röhrich, Jung, Karl Schmidt, Karl Heitz, Piton zu erwähnen. Den verschiedenen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Zwecken dienten oder dienen noch die historisch-archäologische Gesellschaft des Elsass, die litterarische Gesellschaft zu Strassburg, die Revue d'Alsace (seit 1850 bestehende Zeitschrift), die Gazette médicale von Strassburg, die Gesellschaft zur Beförderung der Naturwissenschaften, die Ackerbau-Gesellschaft und endlich die Gesellschaft zur Beförderung der Industrie in Mülhausen.

Vortrefflich ist die geographische Lage von Elsass-Lothringen und des angrenzenden Grossherzogtums Luxemburg für den Eisenbahn-Verkehr. Inmitten einer Gruppe der höchstentwickelten Kulturstaaten, zwischen Ländern von hoher Produktivität und hervorragender industrieller Thätigkeit gelegen, bildet das Reichsland ein wichtiges

Verbindungsglied des internationalen Verkehres, daher auch schon in den frühesten Jahrhunderten völkerverbindende Handelsstrassen an Strassburg vorbeigingen. Der Rhein selbst war von jeher eine wichtige Verkehrsstrasse zwischen Italien und der Schweiz einerseits und Norddeutschland, Belgien und Holland andererseits. Die günstigen inneren geographischen Verhältnisse erleichterten die Anlage von Strassen, Kanälen und Eisenbahnen, durch welche sich Elsass-Lothringen vor vielen anderen Ländern auszeichnet. Die Vogesen, eines der romantischsten und zugänglichsten der deutschen Mittelgebirge, bieten von Jahr zu Jahr erneuten Anreiz zu erhöhter Reiselust, sowohl der elsässischen als auch der übrigen deutschen Touristen. Zur Erleichterung des Besuches der Vogesen bestehen seit einigen Jahren Eisenbahn-Rundreisekarten für den Binnen-Verkehr mit Preis-Ermässigungen. Die Schweiz mit ihren herrlichen Seen und himmelanstrebenden Bergen lockt alljährlich zur schönen Jahreszeit viele Tausende herbei, von denen Deutschland das grösste und England ein bedeutendes Kontingent stellen. Und dieser ganze Verkehrsstrom flutet fast ausnahmlos über die reichsländischen Eisenbahnlinien unter der denkbar günstigsten Ausnützung des Netzes. Für den überseeischen Verkehr, besonders über die belgischen, holländischen und französischen Häfen ist die Lage Elsass-Lothringens und Luxemburgs sehr vortheilhaft. Zwei Länder, die Schweiz und Italien, welche arm an Kohlen und Eisen sind, sind gezwungen, ihren Bedarf aus Belgien sowie aus dem Ruhr- und Saargebiet zu decken, und die Reichsbahnen sind an dem Transporte hervorragend betheiligt.

Die bedeutendsten kontinentalen Routen gehen über die reichsländischen Linien. In dieser Beziehung bestehen z. Z. folgende grossen Schnellzugs-Verbindungen:

Der Orient-Expresszug (seit 1. Juni 1883), welcher sich zwischen Paris und Konstantinopel bewegt, führt über Paris-Nancy-Avricourt-Strassburg-Appenweier-Karlsruhe-Stuttgart-München-Simbach-Wien täglich einmal in dieser und der entgegengesetzten Richtung. Von Wien ab fährt derselbe zweimal wöchentlich über Budapest, Belgrad-Nisch-Sofia-Philippopel-Adrianopel nach Konstantinopel und einmal wöchentlich über die alte Route Budapest-Orsova-Bukarest-Giurgewo-Rustschuk-Varna und per Expressdampfer nach Konstantinopel.

Der Ostende-Romer-Schnellzug stellt eine Verbindung von London über Ostende-Brüssel-Luxemburg-Metz-Strassburg-Basel-Olten-Luzern-Göschenen-Airolo (Gotthardtunnel) Chiasso-Como-Mailand-Bologna mit Rom her und befährt diese Route täglich einmal in jeder Richtung.

Der Köln-Romer Schnellzug fährt täglich einmal über Koblenz-Bingen-Münster a. St.- Neustad a. H.-Weissenburg-Strassburg-Basel u. s. w. wie der vorgenannte.

Von Paris geht ein Schnellzug über Nancy-Metz-Saarbrücken-Frankfurt a. M.- Berlin oder Köln und umgekehrt zweimal täglich.

Ferner bestehen Schnellzugs-Verbindungen: Basel-Strassburg-Weissenburg-Frankfurt-Berlin und zurück Strassburg-Weissenburg-Mannheim-Frankfurt-Berlin;

Basel-Strassburg-Lauterburg-Mannheim-Frankfurt-Kassel-Nordhausen-Magdeburg-Potsdam-Berlin in jeder Richtung;

Metz-Diedenhofen-Trier-Berlin in jeder Richtung;

Metz-Kalhausen-Rastatt-Nürnberg bzw. München in jeder Richtung;

Strassburg — Röschwoog — Rastatt—Nürnberg bzw. München;

Basel-Mülhausen-Altmünsterol-Paris in jeder Richtung, über dieselbe Route bis Calais in jeder Richtung;

Strassburg-Metz in jeder Richtung;

Stuttgart-Karlsruhe-Strassburg-D. Avricourt-Paris in jeder Richtung.

Von Köln nach Basel und umgekehrt.

So sind die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen durch ihre günstige geographische Lage und die reichen wirtschaftlichen Kräfte des Landes, welche sie durchziehen, in hervorragender Weise Vermittler des Weltverkehres, welcher auf der Grundlage des Welthandels, auf den immer zahlreicher werdenden sozialen Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Gliedern der ganzen Menschheit und auf der wunderbaren Verkehrskraft der völkerverbindenden Eisenbahn beruht.

Rückblick.

Wir wollen dieses Kapitel nicht schliessen, ohne zuvor einen kurzen Rückblick auf die Entwickelungs-Geschichte der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen und die charakteristischen Merkmale der, dieser Schrift zugrundeliegenden, chronologischen Eintheilung geworfen zu haben.

Wir sehen im Elsass, einem von jeher durch Handel, Gewerbe und Verkehr ausgezeichneten Lande, schon sehr frühe Eisenbahn-Projekte auftauchen. Bereits vier Jahre nach der Eröffnung der ersten Bahn auf dem Kontinente wird Mülhausen, dieses «Manchester» des Elsass, durch die eiserne Schienenstrasse mit Thann verbunden, und zwei Jahre später, 1841, vermittelt, dank der thatkräftigen Initiative des verdienstvollen Fabrikanten Nikolaus Köchlin, die Lokomotivbahn den Verkehr zwischen Strassburg und Basel. Elsass besitzt die grösste Bahn von ganz Frankreich.

Wie überall, so zeigt auch hier der Verkehr bescheidene Anfänge. Der Personen-Verkehr übersteigt wohl die Erwartungen, aber das eigentliche Element, die Massengüter-Transporte, fehlen. Die alten Landstrassen, natürlichen und künstlichen Wasserwege genügen den Anforderungen, und der Eisenbahn steht das Publikum, weil ohne Erfahrungen, z. Th. misstrauisch gegenüber.

Die zweite Periode, von 1842 bis 1863, ist die grösste und zugleich eine der wichtigsten. Strassburg, Metz und Mülhaussen werden mit Paris-Le Havre verbunden; es werden Anschlüsse an Luxemburg, Preussen, die Pfalz, Baden und die Schweiz hergestellt. Ununterbrochene Schienenstrassen, welche Elsass-Lothringen durchschneiden, ziehen nun von den Gestaden des Atlantischen Ozeans, vom Ostende der Pyrenäen nach dem Balkan, von der Nordsee nach dem Mittelländischen Meere und machen dieelsass-lothringischen Bahnen zu wichtigen Mittelgliedern des Weltverkehres. Das Monopol der französischen Ostbahn-Gesellschaft herrscht in Elsass-Lothringen. Der Verkehr ist in stetigem Wachsen begriffen, Handel und Industrie haben einen gewaltigen Aufschwung genommen, latente Kräfte sind in allen Theilen des Landes geweckt worden.

Die dritte Periode, von 1863 bis 1871, ist durch das

Lokalbahnsystem gekennzeichnet. Verschiedene, bis jetzt unberücksichtigt gebliebene Gegenden werden an das Hauptverkehrsnetz durch Schienenstrassen zweiter Ordnung angeschlossen. Die Initiative des Präfekten Migneret vom Unter-Elsass tritt in den Vordergrund der Eisenbahn-Angelegenheit, seine Idee beherrscht die ganze Periode.

Der deutsch-französische Krieg von 1870/71 ruft gewaltige Umwälzungen politischer und wirtschaftlicher Natur hervor. Die Eisenbahnen von Elsass-Lothringen gehen in den Besitz des deutschen Reiches über. Der Verkehr ist gezwungen, neue Wege zu suchen. Indessen wird das Reichsbahnnetz seiner neuen Bestimmung entsprechend, weiter ausgebaut, durch Herstellung wichtiger innerer Verbindungen und besserer Anschlüsse an Altdeutschland. Charakteristisch für diese Periode ist der grosse wirtschaftliche Niedergang, der in der Mitte der siebenziger Jahre beginnt und 1878 seinen tiefsten Punkt erreicht. Derselbe hat die Verkehrs-Verhältnisse der Reichsbahnen, ebenso wie diejenigen des übrigen Deutschland und der meisten anderen Länder gewaltig beeinflusst.

Die letze Periode, von 1878 bis heute, kann die Zeit der ruhigen, stetig aufstrebenden Entwickelung genannt werden. Das Netz wird bedeutend vergrössert durch eine Menge von Nebenbahnen und Hauptbahnen von strategischer und wirtschaftlicher Wichtigkeit. —

Ein dichtes Netz von Verkehrsadern bedeckt heute Elsass-Lothringen; durch dasselbe strömen stets neues Leben und neue Kräfte in alle Theile des Landes. Hier stellt die schwer beladene Achse, als wahre Förderin der Kultur, den Ausgleich her zwischen Erzeugung und Verbrauch ; dort fördert das leichtbeschwingte Rad die flinken Werke der Buchdruckerkunst und die leichten Boten der Liebe und Freundschaft in Stadt und Land, oder trägt die bunte Menge an Sonn- und Feiertagen an den Fuss ruinengekrönter Berge. So belebt die Eisenbahn in jedem Augenblicke den Pulsschlag des Volkes und macht dasselbe immer reifer zu den höchsten Aufgaben der Menschheit, den sozialen Forderungen und Pflichten der Menschlichkeit, welche nur auf dem Boden der fortschreitenden materiellen und geistigen Kultur erblühen und gedeihen kann.

Anhang.

Beschreibung des Bahnnetzes. Eine Karte in Worten.

Das Eisenbahnnetz von Elsass-Lothringen und Luxemburg charakterisirt sich auf der Karte als eine, die Längsrichtung des Landes durchziehende Hauptverkehrsader, von welcher in allen wichtigen Punkten Seitenlinien ausgehen, die vielfach verzweigt und unter einander verbunden. den Landesgrenzen zustreben. Die Hauptlinie nimmt bei Basel an der Schweizer Grenze ihren Anfang, zieht zunächst nordwestlich über St. Ludwig bis Mülhausen, von da im Allgemeinen nordöstlich über Lutterbach, Bollweiler, Colmar, Rappoltsweiler, Schlettstadt, Erstein, Strassburg, wendet sich alsdann nordwestlich über Vendenheim, Mommenheim, Steinburg, Zabern, Lützelburg, Saarburg, Berthelmingen, Bensdorf, Remilly, Courcelles a/N., Metz. Von Metz ab verfolgt die Bahn eine genau nördliche Richtung über Hagendingen, Diedenhofen, Suftgen (luxemb. Grenze), Bettemburg, Luxemburg, Ettelbrück, Ulflingen nach der belgischen Grenze. Die ganze Linie ist zweigleisig bis Luxemburg, eingleisig von da bis zur belgischen Grenze.

Die Strecke von Basel bis Strassburg steht mit der badischen Bahn in Verbindung durch die eingleisigen Hauptbahnen: St. Ludwig-Hüningen-Mitte Rhein (Leopoldshöhe), Mülhausen-Banzenheim-Mitte-Rhein bei Eichwald (Müllheim), Colmar-Neubreisach-Mitte-Rhein (Freiburg) und die zweigleisige Hauptbahn Strassburg-Kehl-Mitte-Rhein (Appenweier).

Nach Osten zweigt ferner die Schmalspurbahn Colmar-Markolsheim ab, welche durch die Strassburg-Markolsheimer Strassenbahn (Privat) bis Strassburg sich fortsetzt.

Nach der Westseite führt von Mülhausen eine zweigleisige Hauptbahn über Altkirch an die französische Grenze bei Altmünsterol (und weiter nach Belfort u. s w.) Von dieser Linie zweigt in Altkirch die eingleisige Nebenbahn Altkirch-Pfirt ab.

Eine eingleisige Hauptbahn führt von Lutterbach über Sennheim in das Thurthal nach Wesserling und von Sennheim eine eingleisige Nebenbahn in das Dollerthal nach Masmünster. In Bollweiler zweigt eine eingleisige Nebenbahn in das Lauchthal nach Lautenbach, in Colmar eine solche in das Fechtthal nach Metzeral und von Schlettstadt eine solche in das Leberbachthal nach Markirch ab, welche in Weilerthal eine Seitenlinie (Nebenbahn) in das Giessenthal nach Weiler U/Els. entsendet. Ferner sind die im Privatbesitze befindlichen Strassenbahnen Mülhausen-Ensisheim, Mülhausen-Wittelsheim, Colmar-Schnierlach und Strassburg-Truchtersheim zu erwähnen. Eine eingleisige Hauptbahn stellt eine direkte Verbindung von Schlettstadt über Molsheim mit

Zabern (unter Umgehung von Strassburg) her. Diese kreuzt in Molsheim mit der, von Strassburg durch das Breuschthal nach Rothau ziehenden, eingleisigen Hauptbahn, welche sich als Nebenbahn bis Saales fortsetzt.

Von Strassburg aus geht parallel mit dem Rheinstrome die (vorläufig) eingleisige Hauptbahn nach Lauterburg und von Vendenheim die zweigleisige Hauptbahn nach Weissenburg. Die erstere setzt sich in der Pfalz nach Speyer-Ludwigshafen, die zweite nach Landau-Neustadt a/H. fort. Die beiden vorgenannten Linien in Röschwoog bzw. Hagenau durchkreuzend, zieht eine zweigleisige Hauptbahn, von Rastatt kommend, über Roppenheim (Mitte-Rhein), Röschwoog, Hagenau, Schweighausen nach Obermodern. Weiter nördlich verbindet eine eingleisige Nebenbahn Selz (auf der Lauterburger Linie) mit Walburg (auf der Weissenburger Linie) und mit Wörth und Merzweiler.

Der bereits zu Anfang erwähnten Hauptverkehrsader parallel, zieht eine eingleisige Hauptbahn von Hagenau, Schweighausen über Saargemünd-Beningen, von da als eingleisige Nebenbahn nach Hargarten und weiter als zweigleisige Hauptbahn nach Diedenhofen. Diese beiden Parallellinien sind durch mehrere Strecken mit einander verbunden. In dieser Beziehung ist zunächst die Hauptbahn Mommenheim-Saargemünd zu erwähnen, welche bis Obermodern eingleisig, bis Kalhausen zweigleisig und bis Saargemünd eingleisig betrieben wird. Von Steinburg führt eine eingleisige Nebenbahn nach Buchsweiler und von da, sich gabelnd, nach Obermodern und Ingweiler. Eine zweigleisige Hauptbahn verbindet Berthelmingen mit Saargemünd und wird in Saaralben von der ebenfalls zweigleisigen Hauptbahn Bensdorf-Kalhausen gekreuzt. Eine weitere zweigleisige Hauptbahn geht von Remilly über Beningen nach Saarbrücken, eine solche auch von Courcelles a/N. über Teterchen nach Wadgassen-Bous bzw. Völklingen.

In Lützelburg zweigt die Schmalspurbahn nach Pfalzburg ab.

Anschlüsse an Frankreich stellen folgende Strecken her:

Saarburg-D. Avricourt (Igney-Avricourt-Lunéville), zweigleisige Hauptbahn mit Abzweigung Saarburg-Oberhammer-Alberschweiler bzw. Vallerysthal, eingleisigeNebenbahnen.

Bensdorf-Chambrey (Moncel-Frouard) eingleisige Hauptbahn mit Abzweigung Burthecourt-Vic, Nebenbahn, und Verbindungsstrecke Bensdorf-D. Avricourt, Nebenbahn.

Metz-Novéant (Pagny-Frouard), zweigleisige Hauptbahn.

Metz-Amanweiler (Batilly-Conflans), Nebenbahn.

Diedenhofen-Fentsch (Audun-le-Roman Longuyon), eingleisige Hauptbahn, mit Abzweigung Hayingen-Algringen, Nebenbahn.

In Hagendingen zweigt eine Nebenbahn nach Gross-Moyeuvre ab. Einen Anschluss an Preussen stellt die zweigleisige Hauptbahn Diedenhofen-Sierck (Trier) her. Im Grossherzogtum Luxemburg fällt als Hauptknotenpunkt die Hauptstadt des Landes mit 2 eingleisigen Hauptbahnen zunächst ins Auge. Diese beiden Linien kreuzen die Hauptlininie Bettemburg-Ulflingen und führen nach Bettingen-belgische Grenze, bzw. Wasserbillig-preussische Grenze. In Bettemburg zweigt die, als eingleisige Hauptbahn betriebene Strecke Bettemburg-Redingen mit Zweiglinien Bettemburg-Düdelingen-Werk, Nörzingen-Tetingen, Verbindungs-Kurve bei Nörzingen (eingleisige Hauptbahnen) ab. Von Ettelbrück führt eine eingleisige Hauptbahn nach Diekirch mit Anschluss an die Prinz-Heinrichbahn.

Geschichtliche Daten über die Eröffnung der einzelnen Strecken.

Mülhausen-Thann am 12. September 1839.
Benfeld-Colmar am 18. Oktober 1840.
Mülhausen-St. Ludwig am 25. Oktober 1840.
Königshofen-Benfeld am 1. Mai 1841.
Colmar-Mülhausen am 15. August 1841.
Strassburg-Königshofen am 26. März 1844.
St. Ludwig-Schweizer-Grenze am 13. Juni 1844.
Metz-Novéant-französ. Grenze am 10. Juli 1850.
Strassburg-Saarburg am 29. Mai 1851.
Metz-St.-Avold am 24. Juli 1851.
St.-Avold-Forbach am 16. November 1851.
Saarburg-Avricourt-französ. Grenze am 15. August 1852.
Forbach-Stieringen-preuss. Grenze am 16. November 1852.
Metz-Diedenhofen am 16. September 1854.
Vendenheim-Hagenau am 18. Juli 1855.
Hagenau-Weissenburg-bayer. Grenze am 23. Oktober 1855.
Mülhausen-Dammerkirch am 15. Oktober 1857.
Dammerkirch-Altmünsterol-französ. Grenze am 15. Februar 1858.
Diedenhofen-Suftgen-luxemb. Grenze am 11. August 1859.
Strassburg-Kehl (Mitte-Rhein) am 11. Mai 1861.
Diedenhofen-Fentsch-französ. Grenze am 25. April 1863.
Thann-Wesserling am 25. November 1863.
Barr-Molsheim am 29. September 1864.
Strassburg-Molsheim am 29. September 1864.
Avricourt-Dieuze am 25. November 1864.
Molsheim-Mutzig am 15. Dezember 1864.
Molsheim-Wasselnheim am 15. Dezember 1864.
Hagenau-Niederbronn am 19. Dezember 1864.
Schlettstadt-Markirch am 29. Dezember 1864.
Saargemünd-Beningen am 16. Dezember 1865.
Beningen-Karlingen am 1. Mai 1866.
Sennheim-Sentheim am 30. Juni 1869.
Niederbronn-Saargemünd am 8. Dezember 1869.
Bollweiler-Gebweiler am 5. Februar 1870.
Saargemünd-preussische Grenze am 1. Juni 1870.

Diese Bahnen gingen durch den Frankfurter Friedens-Vertrag vom 10./20. Mai 1871 in das Eigentum des deutschen Reiches über.

Von der Stadt Münster wurde durch Kaufvertrag vom 12. Dezember 1871 die, von derselben erbaute Bahn von Colmar nach Münster, eröffnet am 3. Dezember 1868, erworben.

Von der anonymen lothringischen Eisenbahn-Gesellschaft wurden durch Kaufvertrag vom 23./25. Juni 1881 folgende Strecken erworben:

Saarburg-Saargemünd, eröffnet am 1. November 1872,
Courcelles-Bolchen, eröffnet am 15. Juni 1873,
Bolchen-Teterchen, eröffnet am 15. Oktober 1876,

ferner durch Kaufvertrag vom 19./20. Oktober 1881:

Château-Salins-Chambrey-französ.-Grenze mit Abzweigung von Burthecourt nach Vic, eröffnet am 21. Juni 1873.

Von einzelnen Gesellschaften wurden folgende Strecken erworben:

Abzweigung bei Strassburg nach Schiltigheim durch Kaufvertrag vom 12. Mai 1881, in Betrieb genommen am 15. Oktober 1881.

Hayingen-Algringen (Algringer Erzbahn), im Betriebe seit dem 1. Juni 1882, als öffentliche Bahn am 4. Januar 1892 erklärt.

Colmar-Horburg (Schmalspurbahn) durch Kaufvertrag vom 15./16. Juli 1890, in Betrieb genommen am 1. August 1890.

Lützelburg-Pfalzburg, in Betrieb seit 1. September 1888, durch Kaufvertrag vom 11. Mai 1891, in Betrieb genommen am 1. Juni 1891.

Unter der Verwaltung der Kaiserl. General-Direktion wurden auf Kosten des Reiches bezw. des Landes Elsass-Lothringen erbaut:

Metz-Amanweiler-französ. Grenze am 1. April 1873 (Reichsfonds).

Strassburg-Lauterburg-bayer. Grenze am 25. Juli 1876 (Reichsfonds).

Zabern-Wasselnheim am 1. August 1877 (Reichsfonds).

Barr-Schlettstadt am gleichen Tage (dgl.).

Steinburg-Buchsweiler am 15. Oktober 1877 (Reichs- und Landesfonds).

Mutzig-Rothau am gleichen Tage (dgl.).

Rieding-Remilly am 10. Dezember 1877 (Reichsfonds).

Colmar-Breisach (Mitte Rhein) am 5. Januar 1878 (Reichs und Landesfonds).

Mülhausen-Banzenheim (Mitte-Rhein) am 6. Februar 1878 (Reichsfonds).

St. Ludwig-Hüningen (Mitte-Rhein) am 11. Februar 1878 (Reichsfonds).

Diedenhofen-Sierck (preuss. Grenze) am 15. Mai 1878 (Reichsfonds, geringe Landessubvention).

Teterchen-Bous am 1. Aprl 1880 (Reichsfonds).

Wadgassen-Völklingen am 1. April 1881 (dgl.)

Château-Salins-Saaralben am 1. November 1881 (Reichsfonds, geringe Landessubventio).

Buchsweiler-Schweighausen am 1. November 1881 (Landesfonds).

Dieuze-Bensdorf am 1. Mai 1882 (Reichsfonds, geringe Landessubvention).

Karlingen-Hargarten am gleichen Tage (dgl).

Teterchen-Diedenhofen am 1. Juni 1883 (Reichs- und Landesfonds).

Sentheim-Masmünster am 1. September 1884 (Landesfonds).

Lauterburger Hafenbahn am 1. November 1884 (Reichsfonds).

Gebweiler-Bühl-Lautenbach am 15. Dezember 1884 (Landesfonds).

Verbindungsbahn Lutterbach-Mülhausen-Hafen am 5. August 1886 (Reichsfonds).

Hagendingen-Gross-Moyeuvre am 15. November 1888 (Reichsfonds, geringe Landessubvention).

Buchsweiler-Ingweiler am 16. Dezember 1889 (Reichs- und Landesfonds).

Rothau-Saales am 1. Oktober 1890 (Reichs- und Landesfonds).

Horburg-Markolsheim am 3. November 1890 (dgl.).

Weilerthal-Weiler am 1. Oktober 1891 (dgl.).

Walburg-Wörth am 1. Dezember 1891 (dgl.).

Altkirch-Pfirt am 4. Januar 1892 (dgl.).

Saarburg-Alberschweiler mit Abzweigung nach Vallerysthal am 4. Januar bzw. 1. Juni 1892 (Reichs- und Landesfonds).

Merzweiler-Walburg-Selz am 1. November 1893 (dgl.).
Münster-Metzeral am gleichen Tage (dgl.).
Hagenau-Röschwoog (Mitte-Rhein) am 1. Mai 1895 (dgl.).
Mommenheim-Saaralben am 1. Mai 1895 (dgl.).
Kalhausen-Saargemünd am 1. Oktober 1895 (dgl.).
Im Bau begriffen sind:
Wingen-Münzthal-St. Louis.[1]
Erweiterung des Bahnhofes Mülhausen-Nord und Verbindung mit Mülhausen-Wanne.

Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 9. Dezember 1871 wurde der weitere Ausbau, der Betrieb und die Verwaltung der Reichseisenbahnen einer besonderen Behörde unter dem Namen: «Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen» übertragen.

Durch Reichsgesetz vom 15. Juli 1872 erfolgte die Genehmigung des Luxemburger Vertrages vom 11. Juni 1872 und am 16. September 1872 die Betriebs-Uebernahme auf den Luxemburg-Bahnen.

Durch Gesetz vom 27. Juni 1873 Errichtung des «Reichseisenbahnamtes.»

Durch Gesetz vom 29. Februar 1876 Festsetzung des neuen Rechnungsjahres vom 1. April bis zum 31. März d. f. Js.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 27. Mai 1878 Errichtung des «Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.»

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gehören dem deutschen Reiche und werden nebst den älteren Linien der Wilhelm-Luxemburg-Bahn von der Kaiserl General-Direktion nach Massgabe der Organisation vom 18. Dezember 1871 verwaltet und betrieben. Die Kaiserliche General-Direktion, ausgestattet mit den Befugnissen und Pflichten einer öffentlichen Behörde, ist in allen Angelegenheiten des Betriebes, der Verwaltung und des Ausbaues der ihr unterstellten Bahnen im Allgemeinen selbständig, mit Ausnahme, wenn es sich um besonders wichtige Angelegenheiten oder um grössere Beträge handelt. In diesen Fällen, sowie bei der Anstellung bestimmter Beamten-Kategorien ist die Entscheidung dem «Reichsamte für die Verwaltung der Reichseisenbahnen» vorbehalten.

Die Kaiserliche General-Direktion ist eine kollegialisch organisirte Behörde, welche aus einem Präsidenten, 3 Abtheilungs-Vorstehern, sowie administrativen, juristischen und technischen Mitgliedern und Hülfsarbeitern besteht. Die Thätigkeit derselben im Einzelnen ist durch eine besondere Geschäftsordnung geregelt.

Unter der Kais. General-Direktion steht das Zentralbüreau mit folgenden Abtheilungen:

Zentral-Administrationsbüreau (Sekretariat, Registratur, Kanzlei, Drucksachen-Kontrolle, Tarifbüreau, Betriebs-Kalkulatur, Zentral-Betriebs-Kontrolle), Hauptkasse, betriebs- bau- und maschinentech-

[1] Eröffnet im Juni 1897.

nisches Büreau, Materialien-Büreau, Abrechnungsbüreau für den deutsch-italienischen Verkehr.

Von der Kaiserlichen General-Direktion ressortiren mit einer gewissen, bedingten Selbständigkeit:

Die Betriebs-Direktionen zu Mülhausen, Colmar, Strassburg I u. II, Saargemünd, Metz und Luxemburg;

Die Verkehrs-Inspektionen zu Basel, Mülhausen, Colmar, Strassburg I u. II, Saargemünd, Metz und Luxemburg;

Die Werkstätten-Inspektionen zu Mülhausen, Bischheim, und Montigny;

Die Maschinen-Inspektionen zu Mülhausen, Strassburg, Saargemünd, Sablon und Luxemburg;

Die Telegraphen-Inspektion zu Strassburg.

Die Thätigkeit der einzelnen Büreaus und Ressorts ist durch besondere, von der Kaiserlichen General-Direktion erlassene Instrukbionen u. s. w. geregelt.

Verzeichnis der geschichtlichen Original- u. a. Quellenwerke.

1. Chemin de fer du Havre à Marseille, de Strasbourg à Nantes, demandé en concession par J. S. Blum. 1832.

2. Chambre des députés. Session 1837. Opinion de M. Haas sur le chemin de fer de Mulhouse à Thann. 1837.

3. Chambre des députés, Session 1838, Opinion de M. L. Carl, député de Strasbourg, dans la discussion sur les chemins de fer. 1838.

4. Du projet d'un chemin de fer de Strasbourg à Bâle, par Ch. Börsch. 1838.

5. Chemins de fer et canaux, Pétition à la chambre des députés par Ch. H. Schattenmann 1838.

6. Projet d'un chemin de fer de Metz á Sarrebrück, dressé par M. M. Eugène Flachat et Jules Petiet. 1839.

7. Considérations militaires et commerciales sur les chemins de fer de Paris á Strasbourg etc. par M. de Bussières. 1842.

8. Chemin de fer direct de Paris à Strasbourg, Procès verbal de la séance du conseil municipal de Strasbourg. 2. 11. 1841.

9. Courrier du Bas-Rhin, 21 septembre 1841.

10. Das Eisenbahnfest in Strassburg, Gedichte. 1841.

11. Michel Chevalier, Lettres sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle. 1842.

12. Ch. Collignon, du concours des canaux et des chemins de de fer etc. 1845.

13. Rapport de la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. 1844.

14. M. W. Grosseteste, Chemin de fer de Mulhouse à Thann 1889. Société industrielle de Mulhouse, Documents.

15. M. P.-D. Bazaine, Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, Notes et documents. 1892.

16. Observations sur la direction du chemin de fer de Strasbourg à la frontière de la Bavière Rhénane 1847. La ville de Seltz à la Chambre des députés. 1847.

17. Transit du Havre sur Mannheim par un chemin de fer de Mommenheim à Seltz par Haguenau 1845.

18. Du projet d'un chemin de fer de Mayence à Strasbourg 1847.

19. Chemin de fer de Strasbourg à la Bavière Rhénane. Procèsverbal de la séance du conseil municipal de Strasbourg |29. 11. 1849.

20. Tarifs. Manuel pour les Expéditions. 10 octobre 1849.

21. Chambre de commerce de Strasbourg. Chemin de fer de Strasbourg à la frontière de la Bavière Rhénane. 1847.

22. Chemin de fer de Lille à Strasbourg avec tracé par Molsheim etc. Extrait du Courrier du Bas-Bhin. 1855.

23. Bericht über die Eröffnung der Eisenbahn von Strassburg nach Bischweiler-Hagenau am 18. Juli 1855. Ch. Börsch. Niederrheinischer Kurier. 19. Juli 1855.

24. Chemin de fer de Colmar à Münster. Avant-projet 1856.

25. Chemin de fer de Lille à Strasbourg, Cocheren à Strasbourg. Mémoire à Son Excellence, Monsieur le Ministre. 1857.

26. Examen des voies de communication, proposées pour compléter le chemin de fer de Lille à Strasbourg. 1859.

27. Les chemins de fer vicinaux dans le département du Bas-Rhin. Recueil des documents officiels. 1864.

28. Conseil général de la Moselle, Chemins de fer d'intérêt local Session de 1864.

29. P. Ristelhuber, L'Alsace ancienne et moderne 1867.

30. Chemin de fer à travers la chaîne des Vosges. Chambre consultative des arts et manufactures. Séance du 8 décembre 1867.

31. Projet du chemin de fer de Colmar au Rhin, Département du Haut-Rhin. Documents officiels. 1869.

32. Chambre de commerce de Strasbourg. Exposé des travaux 1848—1887.

33. Annuaire de l'Economie politique et de la Statistique, Maurice Block. 1844—1871.

34. F. Jacqmin, Les chemins de fer pendant la guerre de 1870/71.

35. Palaa, Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer. 1872.

36. L'Alsace, sa situation et ses ressources au moment de l'annexion. Charles Grad. 1872.

37. Löper, Zur Verkehrsgeschichte von Elsass-Lothringen 1873.

38. F. R. Perrot. Der Wagenraum-Tarif. 1873.

39. Ch. Grad. Coup d'oeil sur les chemins de fer d'Alsace-Lorraine. 1875.

40. Bulletin des Lois. Compagnie de l'Est.

41. Berichte über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. 1873 bis 1895/96.

42. Bergmann, Bemerkungen über das Ergebnis der Enquete, bezgl. des Entwurfes eines einheitl. Tarifsystemes.

43. Compagnie des chemins de fer de l'Est. Rapports 1855 bis 1871.

44. Jahresberichte der Handelskammern Mülhausen, Colmar, Strassburg und Metz bis 1896.

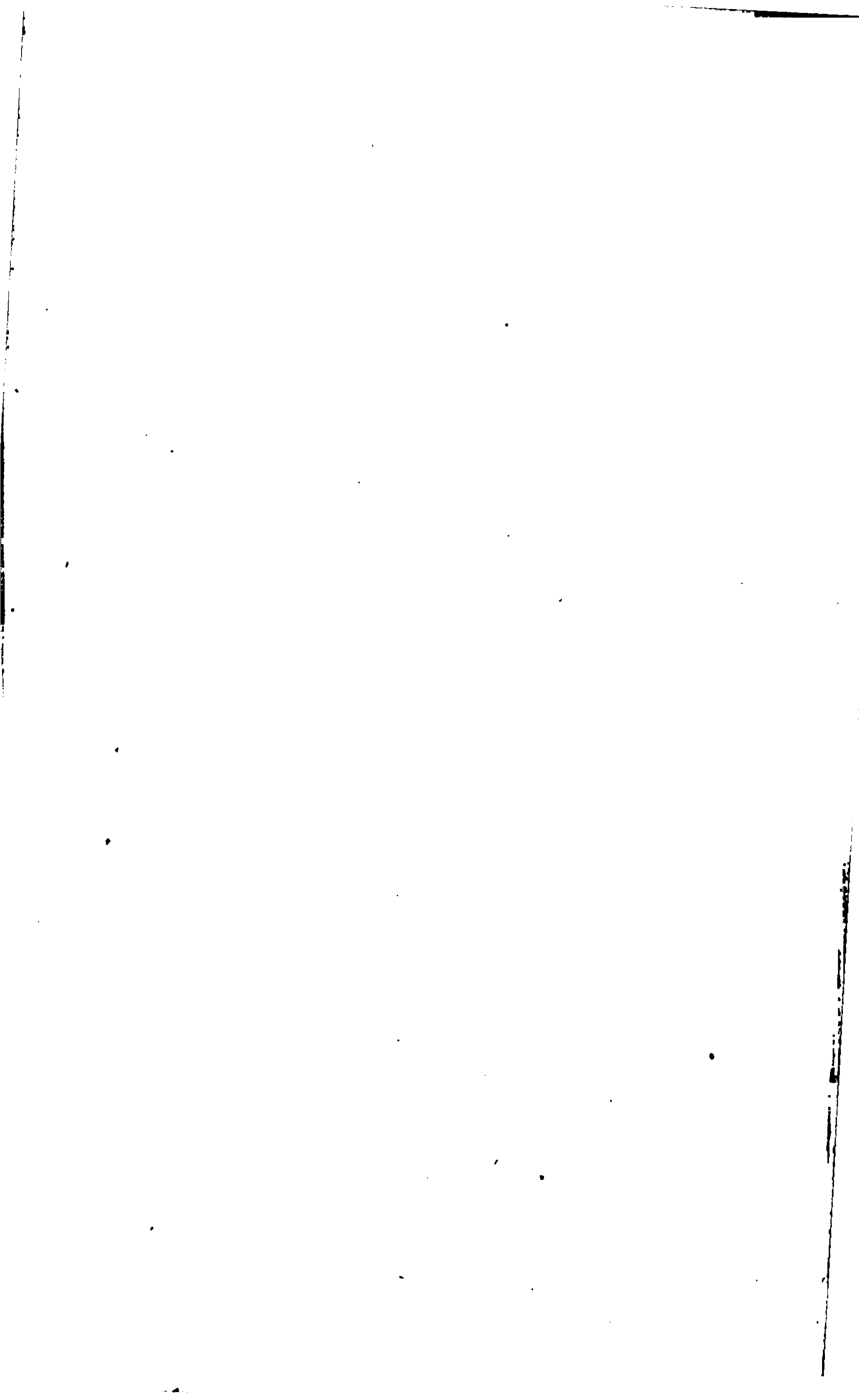
45. Statistik über den Verkehr auf den Kanälen und der Mosel in Elsass-Lothringen. 1886—1890. Aufgestellt im Ministerium für Els.-Lothr.

46. Noël, Les chemins de fer en France et à l'étranger. 1887.

47. Archiv für Post und Telegraphie, verschiedene Jahrgänge, besonders angeführt.

48. Statistische Mittheilungen. Herausgegeben von dem Statistischen Büreau des Kaiserlichen Ministeriums für Elsass-Lothringen Heft XXIII u. a.








HE 3079
.A4F6
237015
Föhlinger

